

La Négociabilité des Titres de Transport par Voie Ferrée

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 1^{er} Juin 1933, à 14 heures

PAR

Jacques AUMONIER

JURY DE LA THÈSE

Président : M. Georges RIPERT.

Suffragants { M. NIBOYET.
M. HAMEL.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1933

Tous droits réservés

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

La Négociabilité des Titres de Transport par Voie Ferrée

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 1^{er} Juin 1933, à 14 heures

PAR

Jacques AUMONIER

JURY DE LA THÈSE

Président : M. Georges RIPERT.

Suffragants { M. NIBOYET.
M. HAMEL.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^e et ancienne Librairie E. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1933

Tous droits réservés



La Négociabilité des Titres de Transport par Voie Ferrée

CHAPITRE PRELIMINAIRE

1. — Aucune disposition formelle du droit français actuel n'interdit la transmission du titre de transport ferroviaire, lettre de voiture ou récépissé, par la voie de l'endossement. L'article 102 du Code de Commerce, exigeant l'indication du nom du destinataire, prohibe cependant l'adoption de la forme « au porteur ».

Mais il convient d'ajouter aussitôt, que, d'autre part, aucun texte n'autorise l'insertion de la clause à ordre dans la lettre de voiture.

En réalité le Code de Commerce n'a pas prévu la négociation du titre de transport par voie ferrée, et cette lacune n'est apparue avec ses inconvénients qu'à mesure du développement incessant des besoins du commerce.

2. — Ces nécessités commerciales ont d'abord pu être satisfaites dans le cadre des textes existants jusqu'à ce jour. C'est ainsi que l'expéditeur qui a découvert un débouché meilleur pour ses marchandises depuis leur expédition, peut changer leur destination en se conformant à l'article 60 des Tarifs Généraux de

petite vitesse ou 63 des tarifs généraux de grande vitesse (1).

C'est ainsi que le destinataire lui-même, acheteur éventuel des marchandises et qui n'est très souvent qu'un intermédiaire peut, s'il trouve un nouvel acheteur, échapper à l'accomplissement des formalités de l'article 1690 du Code civil (signification au voiturier ou acceptation par acte authentique) en remettant simplement à cet acheteur le récépissé que lui a transmis l'expéditeur et en lui transmettant ensuite l'avis d'arrivée envoyé par la gare au destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

3. — S'il est exact, en effet, que le voiturier ne puisse consentir de livraison libératoire qu'entre les mains du destinataire ou de son mandataire (2), la jurisprudence n'en admet pas moins que le chemin de fer n'est pas tenu de vérifier l'identité du destinataire : le porteur du récépissé ou de la lettre d'avis d'arrivée est présumé le mandataire du destinataire désigné au titre de transport (3).

4. — Mais toutes ces pratiques, qui permettent au destinataire de profiter dans une certaine mesure des

(1) Art. 60 des *Tarifs généraux de petite vitesse* : « Les instructions de l'expéditeur ayant pour objet la modification du contrat de transport primitif, doivent être données au moyen d'un ordre écrit, daté, signé, et accompagné du récépissé à l'expéditeur... ».

(2) Cass. 30 mars 1903 — D. 1904, I. 214 — Sarrut, n° 554 et s. — Josserand. *Les transports*, n° 463 — Picard, T. IV, p. 729.

(3) Roger, T. I, n° 90, Cass. Civ. 24 juin 1901. *Gaz. Pal.*, 1901, 2, 205 — Cass. civ., 17 juillet 1924, *Gaz. Pal.*, 1924, 2, 457 — Cass. Civ., 19 juin 1929, *Droit. Marit.*, 1929, 344 — Trib. Com. de la Seine, 17 mars 1898, *Gaz. Pal.* 98, I, 671. — Contra : Paris, 23 mars 1929, *Gaz. Pal.*, 1929, 2, 129.

avantages de la clause à ordre, ne remplacent pas les facilités qu'il découvrirait dans l'emploi de cette clause elle-même valablement insérée dans le titre de transport et acceptée par le transporteur.

De même, s'il est exact que l'expéditeur conserve le droit de disposition tant qu'il détient le récépissé (4), il n'est pas moins vrai que le droit de propriété des marchandises en cours de route demeure totalement indépendant de ce droit de disposition et que l'expéditeur ne peut actuellement transmettre la propriété des marchandises par la seule transmission du récépissé (5).

5. — Il existe donc des difficultés certaines, et le moment semble venu de les résoudre.

L'intérêt supérieur du commerce exige, en effet, en même temps que la rapidité et la sécurité des transactions, une prompte réalisation des marchandises. Il faut un remède à la difficulté ou même à l'impossibilité actuelle des transactions sur les marchandises immobilisées pendant la durée de leur transport.

Les desiderata des commerçants sont d'ailleurs multiples et l'on peut les résumer ou les classer en soulignant que le but à atteindre est de :

a) Donner à l'expéditeur la possibilité de vendre et de mettre en gage pendant le transport les marchandises expédiées ;

(4) Cass. 15 nov. 1893, D. P. 94 I. 273 — Bédarride t. I. n° 370 — Lyon-Caen et Renault, n° 534 — Colson, p. 438 — Josserand, n° 389.

De même, d'après les art. 16 et 21, de la C. I. M., l'expéditeur peut seul disposer de la marchandise, en principe.

(5) Josserand, n° 385.

b) Donner à l'acheteur éventuel la possibilité de disposer pendant le transport (par vente ou mise en gage) de la marchandise achetée par lui, de se procurer, en un mot, du crédit ; résultat particulièrement utile actuellement, le commerce ayant besoin d'un élan nouveau ;

c) Avoir toute garantie pour le paiement du prix de la marchandise, le destinataire ne pouvant la réclamer au transporteur que s'il est porteur du document négociable à lui remis contre paiement du prix ;

d) Permettre au vendeur l'expédition de marchandises cotées en bourse vers les marchés qui les absorbent régulièrement, même si elles ne sont pas vendues lors de l'expédition ; en même temps l'acheteur acquerrait un titre de propriété de la marchandise en cours de route, ce qui le mettrait à l'abri d'une vente fictive à caractère frauduleux ;

e) Le document négociable pourrait servir de gage en banque pour des avaries éventuelles sur la marchandise en cours de route ;

f) Le titre négociable pourrait, pour certaines marchandises, se transformer en warrant là où il existerait des silos ou des magasins généraux suffisants comme aux Etats-Unis et en Argentine.

6. — La réforme demandée par les usagers du chemin de fer revient en définitive à réclamer la création d'un titre de transport qui soit non seulement facilement négociable, mais surtout qui *représente* les marchandises transportées. C'est donc demander pour le transport terrestre les facilités accordées au transport

maritime, et l'on fait valoir avec juste raison que les besoins sont les mêmes dans les deux domaines.

En matière maritime les marchandises sont susceptibles d'être immobilisées en cours de route pendant plusieurs semaines en raison de la longueur du voyage, mais elles ne se trouvent pas, de ce fait, retirées du commerce juridique. Leur propriétaire peut, s'il trouve à les céder à condition avantageuse, en effectuer la vente et transférer à l'acquéreur la possession réelle grâce au connaissement, qui, par sa qualité de titre représentatif des marchandises embarquées, répond à ce besoin.

Les mêmes raisons peuvent être invoquées en matière de transport terrestre où l'immobilisation des marchandises pendant leur transport d'un pays à un autre, et même, à l'intérieur du pays, d'une ville à l'autre, est aussi prolongée que dans beaucoup de transports maritimes.

Il n'est donc pas étonnant qu'en demandant l'adoption d'un titre négociable analogue au connaissement, on ait proposé, pour ce titre, le nom de « connaissement ferroviaire », qui semble recueillir l'adhésion de tous ceux qui s'intéressent à la réforme, sauf cependant en Suisse, où l'on ignore le mot « connaissement ».

7. — Nous aurons donc à rechercher, au cours de cette étude, les moyens susceptibles de répondre au double but poursuivi de la négociabilité du titre de transport par voie ferrée et de son caractère représentatif des marchandises.

La loi ne prévoit pas cette négociabilité, mais il semble qu'on puisse y suppléer par l'admission de la clause à ordre. Nous examinerons si cette clause, actuellement impossible en fait en transport intérieur français, et interdite en régime international, peut être introduite dans le droit des transports par voie ferrée.

8. — Nous avons vu, en effet, qu'aucun tarif homologué ne prohibe la lettre de voiture à ordre ; mais il est à prévoir cependant que les compagnies de chemin de fer, en présence d'un titre de transport négociable, obtiendraient facilement, en faisant état des difficultés du service ⁽⁶⁾ un décret du Ministre des Travaux Publics modifiant les tarifs en conséquence.

D'autre part, la C. I. M., signée à Berne le 23 octobre 1924, interdit formellement la clause à ordre. D'après l'article 6 de cette convention, la lettre de voiture doit porter le nom du destinataire et toute une série de mentions obligatoires incompatibles avec l'emploi de la clause à ordre, qui, ainsi que nous le verrons, nécessite certaines modifications de la Convention.

Sans doute est-il possible d'inscrire sur la lettre de voiture ou sur le duplicata des mentions qui se rapprochent de la clause à ordre ⁽⁷⁾, mais ces mentions n'engagent pas le chemin de fer et constituent de simples indications pour le destinataire.

Ainsi se trouve-t-on en face de cette anomalie que

(6) V. ci-dessous chapitre II.

(7) Brunet, Durand et de Foucault, n° 157.

l'expéditeur, par la remise du duplicata, a perdu le droit de disposition, et que le destinataire, avant l'arrivée de la marchandise à destination, ne le possède pas encore !

9. — Ces dispositions s'expliquent par le fait que le contrat de transport, surtout sous le régime de la Convention de Berne, a un caractère personnel marqué, en ce sens que les expéditeurs et les destinataires sont nommément désignés sur la lettre de voiture.

Les Compagnies de chemins de fer considèrent qu'il y a là une protection efficace de leurs droits et, en conséquence, s'opposent à la transmission de la lettre de voiture par tradition ou endossement.

10. — Remarquons dès à présent que si la cession des droits nés du contrat de transport est possible en se conformant à l'article 1690 du Code civil, il s'agit là de formalités toujours dédaignées en fait car elles se prêtent mal à la rapidité des transactions commerciales.

L'admission des titres de transport négociables est donc désirable, et l'on ne saurait trop insister sur l'influence que pourrait exercer une semblable réforme sur le commerce en général.

11. — La Chambre de Commerce Internationale, par son Comité de Coordination du Groupe Transports et Communications, a entrepris une enquête auprès des comités nationaux de différents pays au sujet de l'utilité de la réforme envisagée et des catégories

de marchandises susceptibles de bénéficier du nouveau régime.

En France, les Chambres de Commerce sont généralement favorables à la création d'un titre ferroviaire négociable, notamment dans le Midi et dans le Centre-Ouest (8).

Ainsi l'usage de titres négociables serait apprécié dans la région de Roanne pour les exportations de cotonnades, soieries, bonneterie en Europe Centrale et en Espagne ; le commerce des fruits et primeurs serait facilité entre la vallée du Rhône et l'Allemagne, la Suisse, la Belgique. Les centres de Nantes, Bordeaux, Limoges, Paris enfin se sont également prononcés en faveur de la réforme.

En Italie, après une longue hésitation, les milieux commerciaux et les chemins de fer se sont déclarés favorables, spécialement pour le transport des matières premières en général et de marchandises et produits de grande consommation ou d'un type connu et constant.

L'Autriche, la Hongrie, la Compagnie Danube-Save-Adriatique, dont le réseau s'étend en Italie, en Yougoslavie et en Autriche, ont tenu une conférence à Budapest au mois de novembre 1931 en vue d'étudier l'introduction des titres négociables.

La Pologne a également donné son adhésion au projet, indiquant qu'il lui serait particulièrement utile, pour le transport des céréales, des produits d'é-

(8) Chambres de Commerce de Dunkerque, Rouen : V. *Chronique des Transports*, du 25 février 1933 — Chambre de Commerce de Narbonne, V. *Bulletin des Transports*, 1932, p. 25.

levage, des bois, des textiles et des produits chimiques, de pouvoir utiliser un titre négociable, et que ses gares de Varsovie, Lodz et Bielsko, pourvues de magasins appropriés et de bureaux de douanes, étaient prêtes à recevoir les marchandises sous le nouveau régime.

De son côté, le Comité national hollandais a reçu de ses adhérents des réponses favorables, notamment pour le transport des graisses et huiles, machines, céréales, légumes, houille; certains demandent même que toutes les gares des Pays-Bas soient appelées à bénéficier du nouveau régime.

La Belgique indique également qu'il serait préférable d'appliquer le système à toutes les gares pour les expéditions par wagon complet, une sélection étant difficile à établir entre elles.

La Tchécoslovaquie et la Suisse sont d'accord pour limiter l'emploi, au moins au début, du titre négociable aux marchandises les plus importantes, telles que les matières premières industrielles, les blés, fourrages, céréales, bois, engrais chimiques.

L'Allemagne, les Pays Scandinaves et les Pays Baltes considèrent également que la création d'un titre négociable serait susceptible de rendre de grands services.

12. — La plupart des pays, par conséquent, attendent la réforme du titre de transport et en demandent la négociabilité. D'autre part, certains aspects nouveaux de la lutte économique ne peuvent que trop facilement nous servir d'arguments, telle, par exem-

ple, cette accumulation en Europe Centrale de stocks de blé, dont les producteurs ne peuvent tirer profit faute de crédit, mais qu'ils pourraient expédier avant paiement en monnayant le titre de transport.

Les Chemins de fer sont également, et au premier chef, intéressés à la réforme. La lutte qu'ils doivent soutenir contre la concurrence automobile de plus en plus menaçante, même dans le trafic international, doit les inciter à améliorer les conditions du transport par voie ferrée ; l'on ne peut nier que l'admission de titres négociables, offrant toutes facilités de vente des marchandises transportées et d'opérations de crédit sur ces marchandises, favoriserait grandement cette amélioration.

Si la réforme n'est pas réalisée rapidement, on peut craindre que le trafic ne déserte le rail au bénéfice des autres moyens de transport qui, moins formalistes, acceptent, dès à présent, la négociabilité des titres de transport.

CHAPITRE PREMIER

Aperçu historique

13. — Les premiers pourparlers au sujet de la création d'un titre de transport ferroviaire négociable ne furent pas favorables à ce projet.

Engagés dès le 13 mai 1878, lors de la première discussion d'une convention internationale sur le transport des marchandises, renouvelés à la Conférence préparatoire de 1881, ils échouèrent : la Convention de Berne, venue au monde le 14 octobre 1890, n'admit pas le titre négociable.

14. — Mais on ne pouvait supposer qu'une telle question serait impunément et définitivement entermée. Les Conférences de révision de la Convention de 1890 en furent saisies à leur tour.

La première, tenue à Berne en 1896, fut encore défavorable au projet ; la seconde, en 1905, fut l'occasion d'une nouvelle proposition. Présentée par l'Administration des chemins de fer d'Autriche-Hongrie, elle fut rejetée par 7 voix contre 3 : l'Allemagne et la France furent parmi les nations qui s'opposèrent le plus énergiquement à la proposition. L'Italie, qui avait d'abord manifesté son accord, se rallia lors du vote aux pays opposants.

15. — Mais, à partir de ce moment, la question va se trouver posée directement aux véritables intéressés : les partisans de la réforme vont entreprendre des enquêtes.

C'est ainsi qu'en 1908, le Gouvernement italien s'adressa aux Chambres de Commerce italiennes en leur demandant de se prononcer sur l'utilité des documents négociables. Les Chambres de Commerce de Bari, Caserte, Chiesi, Pavie, Padoue et Reggio-Calabre se déclarèrent en faveur de leur introduction. La Chambre de Commerce de Vicence se montra également favorable, sous la réserve toutefois que le régime des titres négociables serait limité aux expéditions par wagons complets.

16. — La nouvelle Convention de Berne du 23 octobre 1924 sembla cependant vouloir décourager définitivement toutes les tentatives et écarter toute possibilité d'admission des titres négociables. Le nouvel article 6 décide, en effet, que parmi les mentions obligatoires du titre de transport, doit figurer : « le nom et le domicile du destinataire. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « *à l'ordre de...* » ou « *au porteur du duplicata de la lettre de voiture* », ne sont pas autorisées ».

Il est évident que, dans ces conditions, le sous comité des transports combinés, dépendant de la

S. D. N., réuni à Dresde au mois de juin 1927, ne pouvait que constater que l'introduction des documents négociables « exigerait une modification radicale » du régime international ainsi que la plupart des régimes nationaux actuellement en vigueur pour le transport des marchandises.

17. — Mais des propositions nouvelles furent bientôt soumises à la Chambre de Commerce Internationale par l'Association belge des négociants importateurs-exportateurs, par l'organe de M. de Brouckère, et par l'Association des banques et caisses d'épargne de Hongrie lors du quatrième Congrès de la Chambre de Commerce Internationale à Stockholm.

Déjà à ce moment le représentant des banquiers envisageait non seulement l'introduction des documents négociables pour les chargements complets, mais aussi pour les expéditions de une ou deux tonnes, ainsi d'autre part que la perception d'une taxe supplémentaire par le chemin de fer en échange des facilités accordées.

18. — La Commission des Transports par voie ferrée, organe de la Chambre de Commerce Internationale, ouvrit une enquête, et confia l'étude du problème à un rapporteur.

Le rapport fut présenté à la réunion du 17 février 1928 par M. Lacour-Gayet (1). Il contient un examen approfondi des avantages et des inconvénients qu'ap-

(1) Chambre de Commerce Internationale, Document 2900.

porterait la réforme demandée, et des errements suivis dans les différents pays.

A la suite de ce rapport, la Commission constitua un sous-comité, et le chargea d'étudier les documents en usage en Amérique, en Angleterre, en Russie et en Finlande : M. Nordberg, au nom de ce sous-comité, présenta un rapport (2) qui donna lieu à l'adoption de la résolution suivante, qui fut approuvée ensuite au Congrès d'Amsterdam en 1929 par la Chambre de Commerce Internationale :

« Considérant la grande utilité, pour le commerce international s'exerçant par voie ferrée, d'un titre négociable de transport ;

« Considérant que l'introduction d'un tel titre semble être particulièrement indiqué :

« a) Pour le trafic à destination des places commerciales les plus importantes ;

« b) Pour certaines catégories de marchandises, particulièrement les marchandises non périssables ;

« c) Pour des wagons ou des trains complets ;

« Considérant les difficultés que l'introduction d'un titre négociable entraînerait pour les chemins de fer tant au point de vue du trafic qu'au point de vue du règlement international des transports ;

« Demande à l'Union Internationale des Chemins de fer son avis sur la possibilité de la réforme préconisée, en lui demandant d'inscrire cette question à l'ordre du jour de la prochaine réunion de son comité de gérance et de procéder à une étude appropriée, en

(2) *Ibid.* Documents n° 3453 et 3579.

s'inspirant de la documentation recueillie jusqu'ici par la Chambre ;

« Emet le vœu que l'on continue l'enquête sur l'utilité et les possibilités d'ordre pratique et juridique de la création d'un titre négociable de transport par voie ferrée, et que l'Union Internationale des Chemins de fer soit tenue au courant des résultats de cette enquête ;

« Propose à la commission compétente du Groupe des finances de la Chambre d'étudier cette question du point de vue des banquiers et en vue de créer de plus grandes facilités pour le financement des transports par voie ferrée ;

« Souhaite que l'étude de la question soit poursuivie aussi énergiquement que possible, afin d'arriver dans le plus court délai possible à une solution pratique qui donne satisfaction aux milieux commerciaux, industriels et bancaires en tenant compte des possibilités techniques des chemins de fer. »

19. — L'Union Internationale des Chemins de fer, organe permanent des réseaux liés par la Convention de Berne, fut, en conséquence, ainsi que le Comité Bancaire dépendant de la Chambre de Commerce Internationale, amenée à étudier la question.

Le Comité Bancaire adopta finalement la résolution suivante :

« Le Comité s'est rallié aux conclusions de la Commission des Transports par voie ferrée et a constaté à l'unanimité qu'au point de vue bancaire la création d'un titre de transport ferroviaire négociable

est souhaitable et faciliterait le financement des transports par chemin de fer.

« Le Comité est d'avis que le document en question devrait être établi de la façon suivante :

1) il devrait être un titre représentatif de propriété et de disponibilité de la marchandise, transférable par voie d'endos ;

2) pour éviter les difficultés au lieu de destination et pour tenir compte des objections de l'administration de chemins de fer le Comité recommande que ce document contienne une adresse de notification — ~~mel-~~ ^{de}adresse — en analogie avec la loi allemande du 17 juin 1895, relative à la navigation fluviale, ainsi qu'avec les usages américains et anglais — à laquelle les chemins de fer transmettraient l'avis d'arrivée.

« Le Comité prie le Conseil de bien vouloir prendre des mesures en vue de faciliter la participation des banquiers par l'entremise de la Chambre à :

a) l'étude de la création des titres négociables de transport par voie ferrée ;

b) l'établissement des règles de leur fonctionnement ;

c) l'étude de la solution des questions techniques telles que la sécurité du crédit et la sauvegarde de l'authenticité des documents. »

20. — De son côté la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la S. D. N., également inquiète du problème, institua, lors de sa treizième session en mars 1929, un comité spécial d'étude de la question de la négociabilité des ti-

tres de transport par voie ferrée, et la présidence en fut confiée au Professeur Georges Ripert.

Ce comité se réunit à Genève au mois d'octobre 1930, et constata que la création de titres de transport négociables, actuellement interdits par la C. I. M., présenterait un grand intérêt pour le commerce, et renvoya la question à l'examen de l'Union des Chemins de fer et de la Chambre de Commerce Internationale.

Lors de sa deuxième session, au mois de novembre 1931, à Genève, le Comité spécial prit connaissance d'une résolution de la 4^e Conférence des Communications et du Transit, invitant le Comité à poursuivre ses travaux et à en communiquer le résultat aux Gouvernements, et émettant le vœu que le Conseil de la S. D. N. attire spécialement l'attention de ces derniers sur l'importance de la question (3). Il prit également connaissance de l'étude de l'Union Internationale des Chemins de fer et de l'étude de la Chambre de Commerce Internationale, et conclut à l'adoption d'un projet d'amendement à la C. I. M. (4).

21. — D'autre part, la Chambre de Commerce Internationale, au Congrès de Washington le 9 mai 1931, a adopté la résolution suivante, qui constitue le premier pas dans la voie des réalisations :

« Ayant pris connaissance des conclusions du Comité Bancaire et des constatations du Comité spécial d'Etudes de la Négociabilité des Titres de Transport par voie ferrée de la S. D. N. ;

(3) V. *Bulletin des Transports Internationaux par chemin de fer*, 1931, p. 614.

(4) V. ci-dessous, annexe II.

Ayant pris en considération les principales objections soulevées contre l'introduction de titres négociables au cours de l'enquête de l'Union Internationale des Chemins de fer ;

Considérant :

1) Que le titre de transport négociable confère à celui au nom de qui il est endossé le droit de disposer de la marchandise ;

2) Qu'il constitue un document pouvant être remis en gage à l'appui d'une traite émise par le vendeur ;

3) Qu'il permet la vente en cours de route ;

4) Qu'il peut protéger le vendeur contre l'insolvabilité de l'acheteur en disposant que l'acheteur ne recevra la marchandise que sur présentation du document ;

Considérant, par conséquent, qu'il pourrait faciliter le financement du mouvement international des marchandises par chemin de fer ;

A pris connaissance de l'Avant-Projet de dispositions additionnelles à la Convention du 23 octobre 1924, sur le transport international des marchandises par chemin de fer, élaboré par le Comité mixte institué par le Conseil, et créant un titre de transport à ordre pour le trafic international par voie ferrée ;

Recommande au Comité de Coordination de son Groupe Transport et Communications de résumer dans un rapport les résultats de l'enquête entreprise auprès des comités nationaux du continent européen sur :

a) les catégories de marchandises pour lesquelles le titre négociable est considéré comme utile par le commerce ;

b) les gares à destination desquelles pareil titre devrait être émis ;

et de joindre ce rapport au dit projet de dispositions additionnelles à la Convention ;

Estime qu'il y aurait lieu, au début, de limiter les titres négociables aux gares de destination les plus importantes, et, si cela est nécessaire, d'exclure du régime des titres négociables les gares pour lesquelles, pour des raisons techniques, il aurait été reconnu que ce système ne peut pratiquement fonctionner ;

Exprime l'opinion qu'en pratique l'ayant droit du titre négociable fera toute diligence pour assurer sans délai la réception de la marchandise afin d'éviter des frais de surestaries ;

Et que, d'autre part, les chemins de fer peuvent toujours se débarrasser des marchandises en les entreposant aux frais de l'ayant droit dans tels magasins reconnus ;

Précise que le titre négociable doit toujours être présenté au lieu de destination indiqué lors de l'expédition ou au nouveau lieu de destination convenu avec le chemin de fer, en vertu des dispositions actuelles de la Convention de Berne ;

Prie les comités nationaux de la Chambre dans les pays adhérant à la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer de présenter à leurs gouvernements respectifs l'avant-projet de dispositions additionnelles, ainsi que le rapport explicatif en vue de la prochaine revision de la Convention ;

Émet le vœu que les gouvernements adoptent l'a-

vant-projet de dispositions additionnelles instituant un titre de transport à ordre dans les relations internationales par voie ferrée, et les prie de demander l'inscription de cette question à l'ordre du jour de la prochaine conférence de revision de la Convention Internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer;

Souligne que les conférences de revision ne sont pas des conférences de chemins de fer, et qu'à côté des délégués représentant les gouvernements et l'intérêt public devraient siéger les représentants dûment mandatés par les organisations économiques reconnues des pays intéressés, adjoints à titre d'experts aux délégués de leurs gouvernements respectifs;

Emet le vœu que la Conférence tienne compte dans une juste mesure des desiderata des milieux économiques et notamment des propositions de la Chambre de Commerce Internationale qui est prête à donner tout son concours à la Conférence en lui présentant l'opinion concertée ainsi que les vœux de toutes les organisations économiques intéressées au développement des échanges et du commerce international ».

22. — La question se trouve donc actuellement avoir été attentivement examinée par tous les organismes compétents, et avoir recueilli de très nombreuses approbations.

La Conférence de Revision de la C. I. M. va se tenir à Rome au mois d'octobre prochain et elle sera saisie de la réforme proposée. Il y a lieu d'espérer que le vœu émis par la Chambre de Commerce Internatio-

nale sera écouté et que, pour résoudre les difficultés qui se présenteront, les gouvernements délègueront, à côté des représentants des chemins de fer, des techniciens avertis des questions juridiques et capables de guider utilement la Conférence dans ses recherches.

Il convient ici d'étudier ces difficultés et d'examiner, parmi les solutions proposées, celle qui nous paraîtra la meilleure, puis d'indiquer le statut juridique du nouveau titre de transport et quelques-unes de ses conséquences les plus importantes.

CHAPITRE II

Choix d'une solution Difficultés à résoudre

Différents procédés ont été envisagés en vue d'obtenir la négociabilité des titres de transport.

23. — Le premier réalise une réforme timide dans le cadre même de la C. I. M. actuelle (Convention de Berne de 1924).

L'article 16 de cette Convention décide que le chemin de fer est tenu de livrer la marchandise transportée au destinataire indiqué à la lettre de voiture. L'expéditeur peut donc seulement, avant la remise de la lettre de voiture par le chemin de fer au destinataire, envoyer à ce dernier (ou, en fait, le plus souvent, à son banquier), le duplicata qu'il possède, et obtenir ainsi un paiement anticipé. Le destinataire a, en effet, la certitude que la marchandise est en route et que l'expéditeur ne peut plus en disposer.

24. — Mais il peut également se faire que le destinataire ait tardé à régler le prix des marchandises à l'expéditeur-vendeur et que celui-ci craigne de n'être jamais payé, alors qu'il est démuné du duplicata, et de

ne pouvoir par conséquent donner un ordre régulier de modification ⁽¹⁾ ; le destinataire désigné à la lettre de voiture pourra, en effet, exiger la livraison des marchandises du chemin de fer dès leur arrivée à la gare destinataire ⁽²⁾.

Pour remédier à cet inconvénient, il faut donc admettre que l'expéditeur, même au moment de la livraison, restera maître du transport et qu'il ne perdra son droit que par la transmission du duplicata. La réforme proposée consiste à décider que la livraison au destinataire ne pourra s'effectuer que contre remise du duplicata.

25. — Cela permet le financement des transports, en offrant à l'expéditeur vendeur désireux d'obtenir le prix de ses marchandises avant leur arrivée à destination la possibilité de donner à une banque, en lui remettant le duplicata, la garantie que la livraison ne peut avoir lieu en dehors d'elle.

Ce procédé donnerait donc plus de sécurité aux opérations bancaires, et favoriserait le développement du crédit ; il aurait même l'avantage de pouvoir s'insérer dans la C. I. M. actuelle sans nécessiter de retouche sérieuse.

26. — Mais, par contre, de nombreuses difficultés seraient à prévoir qu'aucun profit certain pour les usagers du chemin de fer ne semblerait devoir compenser.

Le Chemin de fer objecte, en effet, qu'il serait astreint à une exactitude absolue et à une surveillance

(1) V. article 21, C. I. M.

(2) V. article 16, C. I. M.

attentive de la lettre de voiture ; que les fraudes seraient faciles, telles par exemple, qu'une insertion fausse dans la lettre de voiture, ou un grattage de l'ordre de livraison contre duplicata ; qu'en cas de perte du titre il serait interminable et difficile de déterminer le propriétaire actuel des marchandises.

Il peut arriver, d'autre part, que la marchandise en cours de transport fasse l'objet de transactions, et que la personne désignée comme destinataire sur la lettre de voiture ne s'identifie plus avec l'acheteur. Cette éventualité se présente fréquemment, soit que l'expéditeur n'ait trouvé acheteur au lieu de destination qu'après la mise en route des marchandises expédiées à sa propre adresse, soit que le destinataire primitif ait revendu la marchandise avant son arrivée à destination. Les dispositions actuelles de la C. I. M. rendent obligatoire dans ce cas une intervention de l'expéditeur, qui doit donner un ordre modificatif : or il se peut que, par suite d'opérations de financement parallèles à ces transactions, l'expéditeur se trouve démuní du duplicata, et par conséquent dans l'incapacité de donner l'ordre nécessaire à la modification, dans les conditions prescrites par la C. I. M.

27. — On a proposé de pallier cet inconvénient par l'indication d'un domiciliataire auquel le chemin de fer pourrait valablement s'adresser pour la livraison ; mais, en réalité, le système proposé est trop étroit et ne répond qu'imparfaitement aux desiderata du commerce, dont le but est d'obtenir un titre de transport facilement négociable et représentant les marchandises pour lesquelles il a été créé.

28. — Un second procédé tient compte au maximum de ces exigences commerciales.

Il consiste à transformer le duplicata de la lettre de voiture en titre au porteur : ainsi sa simple détention donnerait le droit de disposition pendant le transport et le droit de prise de possession à l'arrivée.

Ce système nécessiterait évidemment non plus une simple modification de la C. I. M., mais plutôt l'adoption d'une nouvelle convention spéciale. Mais cet obstacle ne serait sans doute pas suffisant pour faire échouer la réforme si d'autres, plus graves, ne venaient s'y joindre.

29. — Il ne faut pas oublier, en effet, que le Commerce ne saurait se contenter d'une négociabilité très étendue du titre de transport telle que la création d'un titre au porteur la permettrait ; il faut encore qu'il ait la certitude d'y trouver la sécurité et la confiance nécessaires sans quoi les transactions envisagées ne sauraient être conclues.

Le titre au porteur présente un grave danger en ce que la personne appelée à prendre livraison n'y est, en aucun cas, nommément désignée ; le droit est incorporé au titre. La propriété d'un tel titre se transmettant par sa simple remise aux mains de l'acquéreur, il en résulte que s'il tombe entre les mains d'un tiers, celui-ci a toute facilité d'en abuser, et le véritable propriétaire serait ensuite fort empêché de se faire rembourser la valeur de sa marchandise.

De plus, l'expéditeur aurait à craindre, étant en principe responsable envers le chemin de fer du con-

trat qu'il a conclu avec lui, de se voir réclamer le paiement de frais de magasinage, stationnement ou autres dont il ne pourrait opérer le recouvrement sur un destinataire inconnu ayant pris livraison sur la seule présentation de cette lettre de voiture au porteur.

30. — Sans doute, fait-on remarquer qu'en matière maritime le connaissement peut être au porteur, et qu'en ce cas le destinataire se fait, sans difficulté, connaître du capitaine à l'arrivée du navire par la production de son titre (3), et que le capitaine ne peut exiger du porteur aucune justification de la détention du connaissement (4).

Mais il faut ajouter que ce connaissement est, en pratique, peu employé car il n'est protégé par aucune loi, les dispositions de la loi de 1872 sur les valeurs de Bourse ne lui étant pas applicables (5).

Les Compagnies de chemins de fer objectent de leur côté qu'il leur est indispensable de connaître à tout moment à qui s'adresser en cas d'incident de transport ou de livraison, et qu'admettre le duplicata au porteur ce serait aggraver considérablement leur responsabilité, augmenter le service dans les gares expéditrices et destinataires et même dans les gares de triage.

Le projet de titre de transport au porteur ne paraît donc pas répondre au but recherché.

(3) Cass. 21 nov. 1887. D. 1888. I. 390, S. 1888. I. 169 — *Rev. Int. du Droit Marit.* III, 404; Bordeaux, 2 nov. 1891, *ibid.*, VII, 560; Le Havre, 31 mars 1891, *ibid.*, VI, 160; Bruxelles, 9 fév. 1912 *ibid.* XXVIII, 410.

(4) V. G. Ripert, *Dr. Mar.* T. II, n° 1568.

(5) V. F. Sauvage, *Manuel pratique*, n° 48.

31. — Tout naturellement, les préférences semblent donc se porter vers une solution moyenne où le titre tiendra à la fois du titre nominatif pour la garantie du chemin de fer, et du titre à ordre transmissible par endossement pour les besoins du commerce. Le but sera donc de faire du duplicata pour les transports internationaux, et du récépissé pour les transports intérieurs, un véritable connaissement à ordre, représentatif des marchandises.

De toutes les solutions proposées, celle-ci paraît être la meilleure. Le titre de transport transmissible par endossement circulera comme un connaissement, et permettra aussi bien la vente des marchandises en cours de route que les avances sur ces marchandises.

32. — Cette double faculté, appartenant au porteur du titre négociable, que ce titre soit à l'ordre de l'expéditeur ou à l'ordre du destinataire, correspond bien aux circonstances qui peuvent se présenter : tantôt l'expéditeur ne vendra ses marchandises qu'en cours de transport et, dans ce cas pourra en rester propriétaire jusqu'à la réalisation de la vente sans risque d'être dépossédé par une prise de livraison par le destinataire ; ou bien le destinataire acheteur désirera vendre les marchandises avant de les avoir même reçues parce qu'il aura trouvé à son tour un acheteur intéressant. Tantôt l'expéditeur ou le destinataire, qui préfèrent attendre pour vendre, espérant une occasion meilleure, mais qui ont besoin d'argent immédiatement, pourront s'en procurer en offrant, pour assurer le crédit consenti, les marchandises en cours de transport.

La circulation du connaissement permet en droit maritime ces deux genres d'opérations. Pourquoi le transport terrestre n'offrirait-il pas les mêmes facilités ?

Mais des difficultés de différents ordres ont été opposées, qu'il convient d'étudier ici.

33. A. — DIFFICULTÉS D'ORDRE JURIDIQUE. — Que le titre de transport à ordre soit admis par la C. I. M. sans l'être en même temps en régime intérieur, ou, au contraire, que la réforme soit adoptée également dans les deux législations, il est évident que, dans les deux cas, vont se poser des problèmes nouveaux, d'ordre purement civil et commercial.

C'est ainsi qu'il faudra régler la question de la transmission de la propriété et de la possession des marchandises, et la question des rapports entre le transporteur et l'ayant droit aux marchandises transportées, ou entre les ayants droit successifs.

Il appartient à chaque législation nationale de dire quels sont les titres représentatifs des marchandises, et dans quelle mesure la remise d'un titre représentant la marchandise est nécessaire pour le transfert de la propriété ou de la possession, et d'assurer en conséquence les droits de l'acquéreur et ceux du créancier gagiste. Cette question des rapports entre l'expéditeur et les acquéreurs ou les créanciers gagistes de la marchandise échappe d'ailleurs au transporteur, qui n'a pas à se préoccuper des opérations étrangères au contrat de transport.

L'étude de ces questions d'ordre juridique fera plus

spécialement l'objet du chapitre suivant. Il est, dès à présent, permis de signaler que les législations des différents pays devront adopter les dispositions nécessaires pour la garantie et la circulation du titre de transport à ordre.

La législation d'un certain nombre de pays permet dès à présent l'usage des documents de transport négociables.

34. — B. — DIFFICULTÉS D'ORDRE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE. — Beaucoup d'objections ont été présentées par l'Union Internationale des chemins de fer et par les Chemins de fer français lors de l'enquête entreprise par le Comité spécial de la S. D. N. Certaines sont de pure forme et dénotent surtout un esprit craintif plutôt que de véritables difficultés ; nous nous arrêterons seulement à celles qui nous ont paru sérieuses.

35. — I. — L'adoption, a-t-on dit, créerait deux régimes différents de transport.

Il est certains pays, en effet, comme la France et la Suisse ⁽⁶⁾ ou la République Argentine ⁽⁷⁾, dans lesquels le droit de disposition des marchandises en cours de route appartient au destinataire dès qu'il est détenteur du récépissé à l'expéditeur, et dont, jusque-là, l'expéditeur est seul titulaire. Au contraire, sous le régime de la Convention de Berne, le droit de disposition est réservé à l'expéditeur ⁽⁸⁾.

(6) L'art. 1505 du Code civil fédéral accorde le droit de disposition à l'expéditeur ou au destinataire d'après celui qui est porteur du récépissé.

(7) L'art. 191 du Code de Com. argentin accorde ce droit au « légitime porteur de la lettre de voiture »,

(8) V, Art. 21, C. I. M.

Or, dans le nouveau système, le droit de disposition appartient nécessairement au porteur du titre négociable. Le chemin de fer objecte donc que, ne connaissant pas ce porteur, il lui est impossible de lui signifier les incidents qui peuvent se produire en cours de transport : la remise du titre à ordre désaisissant l'expéditeur, le chemin de fer ne peut connaître la personne qui a le droit de donner ses instructions pour la continuation du transport.

36. — Sans doute est-il indispensable de donner au porteur du titre à ordre la disposition de la marchandise puisqu'il en est propriétaire ou tout au moins créancier gagiste ; mais rien n'empêche que ce porteur ne soit, à l'égard du chemin de fer, représenté par une personne désignée par l'expéditeur lors de la conclusion du contrat, résidant au lieu de destination, et que l'on a proposé d'appeler le *domiciliataire*.

Dès lors, on peut décider sans inconvénient que les avis seront adressés par le chemin de fer, pour les incidents de route, au domiciliataire, et que celui-ci donnera valablement les ordres nécessaires sans être obligé de produire le duplicata.

Il est cependant un cas où l'expéditeur doit être touché de préférence au domiciliataire, c'est le cas où la lettre de voiture est à son ordre. En effet, lorsqu'un incident surgit, l'expéditeur peut être encore en possession du duplicata : il serait donc invraisemblable qu'il ne fût pas le seul détenteur du droit de disposition, droit attaché au titre.

37. — Il convient d'admettre en définitive la solution suivante :

a) si la lettre de voiture est à l'ordre de l'expéditeur et ne porte aucune indication de destinataire ou de domiciliataire (ce à quoi rien ne s'oppose) ⁽⁹⁾, il est légitime que l'expéditeur ait seul le droit de prendre les décisions nécessaires en cas d'incidents en cours de route ⁽¹⁰⁾. (Cette disposition est d'ailleurs conforme au texte actuel de l'art. 23 de la C. I. M.).

En effet, si l'expéditeur n'a pas endossé le duplicata il est toujours détenteur du droit de disposition. Si le duplicata a été endossé, deux alternatives peuvent se produire :

1) le porteur du duplicata veut user du droit de disposition, soit pour arrêter la marchandise en cours de route, soit pour modifier sa destination ou prendre toute autre disposition : il le pourra en produisant le duplicata dont il est porteur. Le chemin de fer devra alors porter sur la lettre de voiture et sur le duplicata une mention indiquant la modification apportée. Et, à partir de ce moment, le porteur, qui s'est révélé au chemin de fer remplacera l'expéditeur à son égard pour la suite du transport.

2) le porteur du duplicata ne cherche qu'à s'assurer la propriété des marchandises, résultat qu'il atteint régulièrement en droit français par l'endossement du titre à son ordre (art. 108 du Code de Commerce modifié par la loi du 8 février 1922).

(9) Pour les difficultés possibles à l'arrivée par suite de ce défaut d'indication, v. ci-dessous n° 42.

(10) G. Ripert, T. II, n° 1588 — F. Sauvage, *Manuel*, n° 56.

Dans ce cas, il n'y a aucun inconvénient à décider que les incidents de route seront valablement notifiés par le chemin de fer à l'expéditeur, et que celui-ci, représentant du porteur du duplicata, pourra prendre, sans produire le duplicata, toutes dispositions utiles pour permettre la continuation du transport.

L'expéditeur devra cependant produire le duplicata, et montrer ainsi qu'il est toujours titulaire du droit de disposition s'il veut demander une modification du contrat de transport non nécessitée par les événements de route, c'est-à-dire s'il ne s'agit plus d'un acte de simple administration.

L'expéditeur démuní du duplicata, et par conséquent présumé payé du prix de sa marchandise, pourra faire suivre en débours le montant de ses frais engagés alors qu'il n'est plus qu'un représentant du porteur, par exemple les frais nécessités par l'assistance à une expertise.

En résumé, par conséquent, dans le cas d'une lettre de voiture à l'ordre de l'expéditeur, et ne portant aucune indication de destinataire ou de domiciliataire, l'expéditeur a seul le droit de donner les ordres nécessaires en cours de route pour la bonne continuation du transport ou la conservation des marchandises. Il ne cessera d'avoir ce droit que si un domiciliataire a été indiqué sur la lettre de voiture au lieu de destination ou si un tiers, porteur du duplicata, s'est révélé au chemin de fer, manifestant ainsi sa volonté d'être le seul maître de l'expédition en cours.

Cette solution est confirmée par l'article 92 du Code de Commerce, d'après lequel le créancier est réputé

possesseur des marchandises lorsqu'il est saisi par un connaissement ou une lettre de voiture.

38. — L'expéditeur ne pourra cependant exercer son droit de disposition, pour les mesures autres que celles sollicitées par le chemin de fer et rendues nécessaires pour la continuation du transport ou la conservation des marchandises, qu'en produisant le duplicata de la lettre de voiture.

39. — *b)* Si la lettre de voiture est à l'ordre du destinataire ou porte l'indication d'un domiciliataire (qui sera le plus souvent une banque) — jouant le rôle de destinataire provisoire — les incidents devront être notifiés à ce destinataire ou à ce domiciliataire, mais à ce dernier exclusivement en cas d'indication et d'un destinataire et d'un domiciliataire.

Aucune difficulté spéciale ne peut résulter de cette organisation pour le chemin de fer. Il lui sera facile de distinguer à la seule vue de la lettre de voiture si celle-ci est à l'ordre de l'expéditeur ou du destinataire : il suffira d'une mention en grosses lettres dans un coin du document. En République Argentine les chemins de fer emploient le même titre dans tous les cas et ne signalent aucune difficulté de ce chef.

40. — Ce système cadre parfaitement avec la nature juridique du contrat de transport en droit français, dont la Doctrine et la Jurisprudence ⁽¹¹⁾ sont unanimes

(11) Sarrut, n° 788; Lyon-Caen et Renault, n° 550; Picard, T. IV, p. 685; Féraud-Giraud, T. I., n° 2.

Cass. 9 avril 1879 (D. 80 I. 13); 2 déc. 1891 (D. 92, I. 161) • Tout

à décider qu'il constitue une stipulation pour autrui, prévue par l'article 1121 du Code civil. L'expéditeur, en même temps qu'il contracte avec le transporteur, stipule pour le destinataire ⁽¹²⁾ ; et conformément au mécanisme de la stipulation pour autrui, l'expéditeur reste maître de l'opération tant que le destinataire n'a pas manifesté sa volonté de bénéficier de la stipulation.

Dès lors, on conçoit parfaitement que l'expéditeur puisse seul donner des ordres au chemin de fer pour les marchandises en cours de route lorsque la lettre de voiture est à son ordre, et ce, jusqu'au moment où un tiers vient avertir le chemin de fer qu'il entend bénéficier de la stipulation faite à son profit.

On comprend de même que le domiciliataire, dès le moment où sa désignation est effectuée, possède le droit de disposition, pour lui-même ou comme mandataire du porteur inconnu du titre de transport : par le fait de l'insertion de la clause à ordre et de la désignation d'un domiciliataire, l'expéditeur a constitué ce dernier comme mandataire du porteur du titre pour le droit de disposition des marchandises.

En fait, le domiciliataire qui n'est pas en possession du duplicata se gardera d'intervenir dans l'exécution d'un contrat qu'il ignore ; il avisera l'expéditeur lorsqu'il aura reçu des avis du chemin de fer, et l'expéditeur pourra, en produisant le duplicata, mani-

expéditeur qui stipule le transport d'une marchandise pour la faire parvenir à une personne déterminée, stipule évidemment dans les termes de l'art. 1121 C. civ., c'est-à-dire pour le destinataire ». Cass. 31 janv. 1894 (D. 94, I. 244) : « L'expéditeur stipule pour le destinataire comme condition du contrat en même temps que pour lui-même ».

(12) V. Jossierand, n° 383.

fester sa volonté d'agir par lui-même et non pas par mandataire substitué.

Ainsi le chemin de fer, à chaque moment du transport, sait quel est le titulaire du droit de disposition ou son mandataire : il lui enverra valablement tous avis nécessaires. Il est, en effet, indifférent pour le chemin de fer de savoir ou non quel est le détenteur réel du duplicata (du récépissé en régime intérieur), c'est-à-dire quel est le propriétaire des marchandises et leur possesseur : il lui importe seulement de connaître celui qui est habilité pour représenter l'expéditeur ou le destinataire dans l'exécution du contrat de transport ⁽¹³⁾.

41. — II. — Les représentants de l'Union Internationale des chemins de fer objectent encore qu'il est nécessaire pour le chemin de fer de connaître le nom du destinataire afin de pouvoir lui envoyer un avis d'arrivée, obligation que le titre à ordre les mettrait dans l'impossibilité de remplir.

En République Argentine, on procède par voie d'affichage à la gare destinataire, cet affichage faisant courir les délais de livraison et les droits de magasinage.

Cette solution paraît inutile dans le cas d'un titre de transport à l'ordre du destinataire, puisqu'il y figure l'indication d'un domiciliataire : il suffit donc de décider que le chemin de fer pourra valablement envoyer l'avis d'arrivée au domiciliataire dont l'adresse est portée sur le titre (adresse de référence).

(13) V. Jossierand n° 385; Cass. 20 juin 1874 — D. 77 I. 134 (sol. impl.).

42. — Mais dans le cas d'un titre à l'ordre de l'expéditeur, sans indication de domiciliataire, l'avis d'arrivée sera envoyé au tiers porteur qui se sera fait connaître à la gare destinataire, et, en l'absence de toute démarche du porteur, l'arrivée des marchandises sera affichée à la gare destinataire sur un tableau spécial, un numéro d'ordre étant affecté à chaque expédition suivant la date et l'heure de son arrivée en gare. Il appartiendra donc au porteur du titre endossé à son nom de surveiller l'arrivée des marchandises, ce qu'il pourra faire facilement.

Si l'avis d'arrivée reste sans effet ou si l'affichage ne fait pas se révéler le porteur du titre, un avis de souffrance sera envoyé à l'expéditeur ⁽¹⁴⁾.

43. — III. — Il est certain que si l'on veut éviter pour le titre à ordre les dangers d'un titre au porteur, il faut décider que le chemin de fer devra vérifier la régularité des endossements.

Les chemins de fer craignent, de ce fait, un surcroît de travail, difficile à demander à des employés inexpérimentés, et une augmentation de responsabilités.

La vérification de la régularité d'un endossement (en fait simple examen de l'existence des endossements) est chose aisée, alors surtout qu'il est permis de penser que les titres de transport ne contiendront qu'un nombre restreint d'endossements. Cette vérification sera aussi facile à effectuer pour le personnel d'une gare qu'elle l'est par des employés de banque, et elle ne

(14) L'avis de souffrance est prescrit dans les tarifs français : art. 59 des Tarifs Gén. de petite vitesse et 62 de grande vitesse.

présentera pas plus de difficultés que n'offre actuellement l'examen des documents présentés par le destinataire qui veut prendre livraison (15). Dès que la signature, vraie ou fausse, du bénéficiaire existera, le chemin de fer n'aura plus de responsabilité.

Si, d'ailleurs, il était démontré que les charges du chemin de fer doivent beaucoup augmenter du fait de l'adoption du nouveau système, il sera possible de l'autoriser à percevoir un droit fixe modique lors de la délivrance d'un titre à ordre.

D'autre part, si l'on n'oblige pas le chemin de fer à vérifier la chaîne des endossements, le titre à ordre perdra une grande partie de sa valeur et présentera tous les dangers d'un titre au porteur.

Le chemin de fer pourra d'ailleurs, pour empêcher les falsifications possibles, employer pour le titre de transport négociable un papier d'une composition spéciale. La jurisprudence semble prête, en tout cas, à alléger sa responsabilité (16).

44. — IV. — La quatrième objection faite par les Chemins de fer consiste à prétendre que le nombre des marchandises non réclamées à l'arrivée risque, par suite de l'adoption du titre à ordre, d'augmenter considérablement : il s'ensuivrait nécessairement un encombrement inusité des gares, et une insuffisance certaine de matériel.

En République Argentine, les transporteurs entre-

(15) V. *supra*, n° 3.

(16) V. arrêt de la Cour de Paris (1^{re} ch.), 18 fév. 1932, D. H. 1932, 193 : Une banque n'est pas tenue de procéder à des vérifications spéciales avant d'effectuer le paiement d'un chèque.

posent les marchandises à l'arrivée pour le compte des porteurs du titre. Cette solution ne peut être actuellement adoptée, car la plupart des pays d'Europe ne disposent pas d'entrepôts dans leurs gares ou à proximité ; cela suppose toute une organisation indépendante. Sans doute peut-on espérer que les législations se développeront suffisamment pour s'adapter rapidement à toutes les nécessités du commerce jusqu'à la création même de magasins généraux dans lesquels les marchandises seront entreposées dès leur arrivée et pourront être warrantées.

45. — Mais en attendant l'adoption de ce système d'entrepôt, il suffit, pour répondre à l'objection ci-dessus formulée, de développer le droit dont dispose actuellement le chemin de fer de vendre les marchandises non réclamées. Ce droit est régi par les lois et règlements applicables au chemin de fer chargé de la livraison (art. 24 C. I. M.).

En France, l'article 106 du Code de Commerce autorise le transporteur à vendre les objets transportés jusqu'à concurrence du montant des frais de transport. Mais ce droit est notablement restreint en fait par la jurisprudence, qui décide que le voiturier est responsable des ventes qui ont causé un préjudice à l'ayant droit (17).

Il conviendrait de décider que le chemin de fer, à l'expiration des délais fixés à dater de l'arrivée en gare des marchandises, aura la faculté de procéder à la ven-

(17) V. Cass. civ 17 juillet 1883 — Cass. civ., 8 fév. 1909 et 19 avril 1910, B. T. 1909, p. 57 et 1910, p. 88. V. aussi Lamy; *Manuel pratique des Transports par chemin de fer*, p. 63.

te des marchandises suivant les formalités prévues, et devra consigner aux mains d'un séquestre les fonds pouvant rester disponibles après prélèvement sur le montant de la vente des frais de transport et débours suivis.

D'ailleurs, la loi du 1^{er} juillet 1921 organise, pour le cas d'encombrement, existant ou imminent, des gares ou des ports maritimes, une procédure spéciale qui permet au chemin de fer de vendre la marchandise en souffrance, d'office, aux enchères, dans un délai de quatre jours ou même de 24 heures en cas d'urgence ⁽¹⁸⁾.

Cette procédure pourrait être facilement adoptée dans le régime international : elle permettrait au chemin de fer d'éviter tous les retards d'enlèvement et les immobilisations de matériel qu'il redoute. La jurisprudence reconnaît d'ailleurs au chemin de fer le droit de procéder au déchargement : la Cour de Cassation a constaté dans l'un de ses arrêts que « ni la Convention de Berne, ni aucune disposition réglementaire, n'obligeait la compagnie à différer le déchargement, et à ne l'effectuer qu'après avoir mis les destinataires en demeure d'assister à cette opération » ⁽¹⁹⁾.

46. — Signalons qu'aucun conflit n'est ici à prévoir à l'arrivée, analogue à celui qui se produit en matière maritime entre porteurs du connaissement. Le connaissement est, en effet, rédigé en plusieurs exemplaires, et il arrive que deux exemplaires aient été endossés à des preneurs différents ⁽²⁰⁾.

(18) V. Loi du 1^{er} juillet 1921, art. 2 et 3.

(19) Cass. 9 fév. 1898, D. 1900. I. 172.

(20) F. Sauvage, *Manuel*, n° 58.

Ici, rien de semblable, un seul duplicata ou un seul récépissé étant délivré à l'expéditeur ; le transporteur sera donc libéré par la livraison au porteur du duplicata régulièrement endossé.

47. — V. — Pour répondre à une nouvelle objection, d'après laquelle il serait difficile d'établir un régime de titres négociables pour toutes les gares et toutes les marchandises, nous convenons volontiers que ce régime pourrait n'être adopté — au moins tant que le Commerce ne justifierait pas de la nécessité d'une extension — que pour les expéditions par wagon complet et pour certaines catégories de marchandises, et entre certaines gares.

Il est évident que les denrées périssables par exemple ne pourraient être admises au transport avec un titre négociable sans de plus grands risques pour le chemin de fer, notamment de refus de livraison à l'arrivée ; de même, la mesure ne serait d'aucune utilité pour un grand nombre de petites expéditions.

On pourrait admettre, comme aux Etats-Unis, que certaines gares seulement (grands centres) seraient ouvertes au régime des titres négociables, quoique nous n'apercevions pas les raisons pour lesquelles la délivrance de ces titres ne pourrait être effectuée dans toutes les gares. Bien des entreprises importantes, en effet, n'ont à leur disposition, pour les besoins de leurs expéditions, que des gares de second ou troisième ordre.

48. — VI. — La dernière objection qui mérite quelque attention est que le titre de transport ne garantit pas les mentions qui y sont portées par l'expéditeur,

relatives à la nature, à la qualité et au poids de la marchandise, et que, par conséquent, ce titre ne pourrait servir facilement d'instrument de crédit.

La Chambre de Commerce Internationale a proposé d'obliger le chemin de fer à certifier l'exactitude du poids et du nombre des colis faisant l'objet d'un chargement constaté par un titre à ordre, et de lui interdire la délivrance d'un pareil titre pour les marchandises emballées ou en mauvais état apparent.

Cette proposition ne peut être adoptée car elle créerait pour le chemin de fer une responsabilité excessive, qui ne pourrait trouver de contre-partie que dans une élévation importante des tarifs relatifs aux expéditions effectuées sous le régime du titre à ordre, ce qui rendrait celui-ci impraticable.

49. — Et cependant, si l'on veut donner à la lettre de voiture et au duplicata la valeur d'un titre représentatif des marchandises, il est nécessaire d'individualiser suffisamment ces marchandises.

Aux termes de l'article 6 de la C. I. M., la lettre de voiture doit contenir la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales au chemin de fer expéditeur. D'autre part, l'article 7 ajoute que le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture.

Doit-on transformer cette faculté reconnue au chemin de fer en obligation à sa charge, et décider, ainsi que le prescrit l'article 15 des Tarifs Généraux de pe-

tite vitesse auquel renvoie, pour les expéditions faites au départ de la France, l'article 7 de la C. I. M., que le pesage au départ est obligatoire pour le chemin de fer, ce qui aurait pour conséquence de rendre le chemin de fer responsable du poids mentionné sur le titre de transport ⁽²¹⁾ ?

Doit-on, au contraire, maintenir les dispositions de l'article 7 de la C. I. M., d'après lesquelles l'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture, et supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes ?

Il semble impossible d'exiger du chemin de fer la certification de la nature et de l'état des marchandises ; mais il n'en est pas de même en ce qui concerne le poids : le système de l'article 15 des Tarifs Généraux français de petite vitesse pourrait être avantageusement étendu au régime international, et le chemin de fer, obligé de procéder au pesage au départ, serait présumé reconnaître, en l'absence de pesage effectif, l'exactitude du poids déclaré par l'expéditeur.

50. — En ce qui concerne les autres indications susceptibles de préciser les marchandises transportées, il paraît préférable de se rallier au régime du connaissement, lequel s'est révélé, malgré les clauses de non responsabilité qu'il contient, comme un instrument de crédit suffisant. L'état des marchandises peut être indiqué par l'insertion d'une mention telle que « *chargé*

(21) Cour de Paris, 7 mai 1931, *Gaz. Pal.*, 8 juillet 1931 — Cass. civ. 26 avril 1932. D. P. 1932. I. 151.

en bon état apparent », qui figure habituellement sur le connaissement.

De même, si l'on réserve l'usage du titre à ordre aux seules expéditions par wagon complet, il est possible d'indiquer le numéro du wagon, comme le connaissement porte l'indication du nom du navire à bord duquel les marchandises sont chargées.

Enfin, l'expéditeur qui veut identifier ses marchandises aura toujours la faculté de joindre au titre de transport la facture des marchandises : l'organisation du crédit maritime repose sur cette réunion des documents qui forment *la traite documentaire*. Il ne semble pas que plus d'obstacles doivent être rencontrés en matière de transport par fer qu'en matière de transport par mer.

51. — Ainsi, les difficultés signalées par les divers organismes compétents ne sont pas de nature à retarder sérieusement l'adoption d'un titre négociable à ordre pour le transport des marchandises en régime international ou en régime intérieur.

Ce titre, établi par le transporteur, sur un papier spécifique de couleur ou de dimensions permettant de le distinguer facilement des autres, sera rempli par l'expéditeur et rédigé à son ordre ou à l'ordre du destinataire.

L'indication d'un domiciliataire sera facultative si le titre est à l'ordre de l'expéditeur, et obligatoire s'il est à l'ordre du destinataire, le domiciliataire pouvant d'ailleurs, en ce cas, être le destinataire lui-même.

Les incidents de route seront notifiés, si le titre est à

l'ordre de l'expéditeur, à celui-ci ou au porteur qui se sera fait connaître du chemin de fer, et, dans les autres cas, au domiciliataire. Les modifications du contrat ou autres manifestations du droit de disposition ne pourront être ordonnées que sur production du duplicata.

L'avis d'arrivée et autres mesures nécessitées par les opérations de livraison seront notifiés au domiciliataire, ou, à défaut d'indication de domiciliataire, affichés à la gare destinataire. La livraison ne pourra être faite à une autre personne que le domiciliataire que sur production du duplicata.

Le transporteur sera responsable du poids ; mais les autres indications portées sur la lettre de voiture et le duplicata, et destinées à préciser la nature de la marchandise, n'engageront que l'expéditeur.

Actuellement, et sous réserves d'extensions ultérieures, le titre à ordre ne sera admis que pour certaines marchandises expédiées par wagon complet entre certaines gares, la désignation de ces gares et de ces marchandises devant être faite dans une liste annexée à la Convention Internationale nouvelle, et dans les tarifs, pour les transports intérieurs.

Logiquement conduits à l'adoption du titre de transport à ordre, il convient donc d'étudier le régime juridique qui lui sera appliqué.

CHAPITRE III

Statut juridique du titre de transport à ordre

52. — La négociabilité du titre de transport ferroviaire nous apparaît désormais possible, comme nous venons de le voir, par l'insertion, dans ce titre, de la clause à ordre. Il nous faut donc connaître les conséquences juridiques de la clause à ordre pour savoir quel régime suivra ce nouveau titre.

53. — *Existence de la clause à ordre.* — La clause à ordre est nécessaire pour que la lettre de voiture soit transmissible par voie d'endossement ⁽¹⁾ ; c'est en vain qu'on allèguerait les usages du commerce d'après lesquels la lettre de voiture serait négociable en fait sans être à ordre, ou même le silence du Code sur la transmissibilité des lettres de voiture, ce qui, d'ailleurs, autoriserait le recours aux usages.

Il est certain que les usages du commerce sont insuffisants ; la clause à ordre n'est pas sous-entendue

(1) Cass. 13 août 1879, S. 81. I. 157; Aix, 21 août 1878, J. de Marseille, 1879. I. 43; Lyon-Caen et Renault, T. V. n° 714.

dans notre Code (2) comme elle l'est dans beaucoup de lois étrangères. Une lettre de voiture établie au nom d'un destinataire ne peut être transmise que d'après les formalités prescrites par l'article 1690 du Code civil (3) ; elle doit être à ordre pour pouvoir être transmise par voie d'endossement (4).

54. — Rien ne s'oppose à l'insertion de la clause à ordre dans le titre de transport ferroviaire, ni la nature du titre, ni sa forme, ni l'objet qu'il constate (5) ; le Code doit l'admettre ici comme il l'a admise pour la lettre de change (art. 110 C. Com.), le billet à ordre (art. 187), le billet de grosse (art. 313), le connaissement (art. 281), les récépissés et warrants (L. 11 juin 1858), les chèques (L. 20 juin 1865), les obligations du Crédit Foncier (décret du 28 février 1852).

Les effets juridiques attachés à la clause à ordre sont donc déjà connus ; ils dérivent de sa nature, et les règles du Code de Commerce établies pour la lettre de change doivent être appliquées à tous les titres à ordre autant qu'elles ont été prévues pour le jeu de la clause à ordre, la forme et les effets de l'endossement, et tant qu'aucune loi spéciale n'y apportera de dérogation (6).

C'est donc à la lumière de ces textes qu'il convient

(2) *Contra* : Il a été jugé que, dans un connaissement, la clause à ordre pouvait se suppléer : Alger, 15 nov. 1893 — D. 95-2-353 — Rouen, 7 mai 1887 — D. 89-2-81.

(3) Cass. civ., 12 janvier 1847, D. 1847. I. 59.

(4) Roger, n° 85 ; Lyon-Caen et Renault, T. IV, n° 73 ; Lacour, n° 981.

(5) Lyon-Caen et Renault, T. III, n° 98.

(6) Lyon-Caen et Renault, T. IV, n° 157.

d'exposer ici le fonctionnement du titre de transport ferroviaire à ordre.

55. — *Forme de la clause à ordre.* — Aucune expression spéciale n'est prescrite ; il suffit que la clause ne soit pas douteuse (7) et que l'intention de l'adopter soit clairement exprimée. C'est ainsi qu'en matière de connaissance maritime la mention « au destinataire ou à qui pour lui » a été jugée suffisante (8).

Il est donc certain que toutes les fois que l'expéditeur aura manifesté d'une façon ou d'une autre, mais clairement, dans sa déclaration d'expédition, sa volonté de faire effectuer le transport sous le régime du titre à ordre, le chemin de fer devra se prêter à cette exigence.

56. — Que décider si le titre de transport délivré au départ est un titre nominatif portant l'indication du nom du destinataire et qu'il vienne cependant à être transmis soit par l'expéditeur, soit par le destinataire par voie d'endossement ?

Rien ne semble s'opposer à la validité de cette transmission dès le moment où le titre à ordre est admis dans le transport par voie ferrée ; la clause à ordre n'est pas nulle parce qu'elle est, non plus concomitante, mais postérieure à la création du droit reconnu par le titre de transport. Elle porte en soi le principe de sa validité, et le moment où elle apparaît importe peu.

(7) Lyon-Caen et Renault, n° 1028.

(8) Marseille, 2 mai 1860, J. de Marseille, 1860. I. 228. Desjardins, T. IV, n° 935, F. Sauvage, *Manuel pratique*, n° 49.

Mais il est évident que le chemin de fer, non avisé de l'insertion de la clause à ordre postérieurement à la délivrance du titre, sera libéré par la livraison des marchandises entre les mains du destinataire dénommé à la lettre de voiture. Il en serait différemment, et le chemin de fer serait responsable de la livraison faite au destinataire non muni du duplicata, si le tiers porteur lui avait signifié, en produisant le duplicata, la modification survenue, modification qui n'atteint que le mode de délivrance de la marchandise.

Cette situation peut se présenter assez fréquemment : il arrivera, en effet, que, lors de la conclusion du contrat de transport, l'expéditeur ait désigné son acheteur comme destinataire en ignorant le désir de celui-ci d'avoir un récépissé à ordre. Dans ce cas, si le titre est endossé par le destinataire et que le tiers porteur signifie au chemin de fer qu'il entend bénéficier du contrat, le chemin de fer modifiera en conséquence la lettre de voiture, et le destinataire primitif, désigné sur la lettre, ne jouera plus à ses yeux que le rôle de domiciliataire.

Il ne semble pas que des complications exagérées doivent découler de ce fait pour le chemin de fer. Il n'y a là qu'un nouveau motif d'user des facilités accordées par l'article 60 des Tarifs Généraux de petite vitesse, et d'étendre à tout porteur du duplicata la faculté de disposer de la marchandise qui est reconnue à l'expéditeur par l'article 21 de la C. I. M.

Le chemin de fer a parfois essayé de se dérober à l'obligation qui lui est faite par l'article 60 ci-dessus d'effectuer les modifications nécessaires en cours de

transport, mais il a été jugé qu'elle ne pouvait opposer aucun motif valable (9).

57. — Nous avons vu que l'insertion de la clause à ordre dans la lettre de voiture va permettre la circulation, la vente des marchandises en cours de route ; c'est là le rôle primordial qu'est appelé à jouer le titre de transport ferroviaire à ordre.

La clause à ordre rend possible, en effet, en même temps que le transfert de la propriété, la possession et le transfert de la possession au porteur du titre, dès lors que ce titre représente la marchandise.

58. — TRANSFERT DE LA PROPRIÉTÉ DES MARCHANDISES. — « La propriété d'une lettre de change se transmet par la voie de l'endossement », décide l'article 136 du Code de Commerce. Il en est de même du billet à ordre (art. 187), et, plus généralement, de tous les titres à ordre, l'endossement étant la conséquence naturelle de la clause à ordre (10).

Le transfert de la propriété, réalisé aux termes de l'article 1138 du Code civil par le seul consentement des parties, mais qui nécessite cependant une spécialisation de l'objet transféré (11), est précisément possible ici puisque les marchandises vendues sont désignées sur le titre de transport.

D'autre part, la spécialisation réalisée par le vendeur est connue de l'acquéreur qui en possède la

(9) Cour d'Orléans (Aud. solenn.), 25 janv. 1933. *Gaz. Pal.*; 28 mars 1933.

(10) Cass. 3 juin 1891, S. 91. I. 296.

(11) G. Ripert, *Dt Marit.* T. II, n° 1910.

preuve, de même que la certitude de conserver les marchandises à sa seule disposition par le fait qu'il détient le duplicata.

Comme en matière de transport maritime, le propriétaire des marchandises peut prouver le fait de leur chargement par la production du duplicata. Le tiers acquéreur peut donc traiter avec certitude une nouvelle vente des marchandises ; sans doute court-il le danger d'une perte ou d'une avarie des marchandises en cours de route de nature à diminuer ou détruire la valeur de sa propriété, et si le transporteur prouve le vice propre ou la force majeure, le propriétaire restera sans recours contre lui (art. 103 C. Com.).

Mais il existe un remède, devenu de pratique courante en matière de transport maritime, c'est l'assurance. Il est permis de penser que, dans le but d'augmenter la facilité des transactions sur marchandises en cours de route, l'habitude de contracter une assurance se développera rapidement dans le transport par fer ; l'expéditeur cèdera le bénéfice de l'assurance en même temps qu'il endossera le duplicata à ordre, la police pouvant être également à ordre.

59. — TRANSFERT DE LA POSSESSION DES MARCHANDISES. — L'endossement n'opère pas seulement le transfert de la propriété, mais aussi celui de la possession des marchandises. Ce résultat est d'une extrême importance car l'acquéreur, auquel la possession de la chose, lors de la vente, ne serait pas reconnue, courrait des dangers certains qu'il convient de signaler.

Le vendeur pourrait ainsi consentir une seconde

vente après la première et mettre en possession le second acquéreur, ce qui, aux termes de l'article 1141 C. civ., aurait pour résultat de faire perdre au premier son droit de propriété ; de même, l'article 2082 C. civ. rendrait opposable à l'acquéreur le droit d'un créancier auquel le vendeur aurait consenti un gage sur la chose vendue (12).

60. — Pour remédier à ces dangers, on a dû admettre en matière maritime que le transfert de la possession s'opèrerait en même temps que celui du connaissement : l'expéditeur, qui n'a pas la disposition matérielle des marchandises embarquées, les possède par l'intermédiaire du capitaine, préposé du transporteur. Or le transporteur est un détenteur précaire des marchandises, tenu de les restituer en vertu du contrat d'affrètement signé par lui. Le connaissement est considéré, non pas seulement comme le titre de créance contre le transporteur, mais aussi comme un titre représentatif de la marchandise à bord ; dès lors, le chargeur, en endossant le connaissement, transfère l'instrument de la possession, et par conséquent la possession elle-même.

Le même raisonnement doit s'appliquer en matière de transport par fer. La transmission par endossement du récépissé ou du duplicata par le destinataire ou l'expéditeur opère le transfert de la propriété et celui de la possession, le premier par l'échange des consentements, le second par la remise du titre. L'endosse-

(12) G. Ripert, T. 11, n° 1911.

ment tient lieu ici de la livraison, nécessaire dans tout autre transfert pour sa validité à l'égard des tiers ⁽¹³⁾. Le titre de transport à ordre représente les marchandises à l'occasion du transport desquelles il a été délivré, et donne le droit à celui qui en est porteur de se les faire remettre par le chemin de fer.

Rien ne s'oppose à ce procédé, qui rentre parfaitement dans le cadre de la détention précaire en droit français. La détention est un simple fait matériel, et il importe peu que le transporteur connaisse ou non celui pour le compte de qui il détient la marchandise : son rôle est de conduire les marchandises à destination et de les remettre au porteur du titre.

Le titre de transport ferroviaire à ordre est ainsi amené à jouer le même rôle que celui reconnu au conaissement par la jurisprudence ⁽¹⁴⁾ : on doit décider qu'il représente les marchandises chargées, et qu'il y a une possession fictive des marchandises par le porteur du duplicata.

61. — FORME DE LA TRANSMISSION. — La transmission se fait suivant les formes ordinaires de l'endossement : la signature de l'endosseur suffit, et, depuis la modification apportée aux articles 137 et 138 du Code de Commerce par la loi du 8 février 1922, il n'y a plus à distinguer l'endossement régulier et l'endossement irrégulier.

« L'écriture est de l'essence de l'endossement com-

(13) Demaison, L'endossement des titres à ordre, Thèse Paris, 1890.

(14) Cass. Civ., 31 mai 1892. S. 94. I. 81, note de Lyon-Caen; *Rev. Int. du dr. marit.* VII, 646.

me de la lettre elle-même » ⁽¹⁵⁾. Ceci est vrai, non seulement de la lettre de change, mais de tout titre à ordre, l'endossement étant le signe extérieur de la transmission. La signature de l'endosseur témoignera de la réalité de l'endossement et de la détention du titre par l'endosseur.

L'endossement doit figurer sur le duplicata et l'on n'a pas à craindre en notre matière les inconvénients qui se présentent en droit maritime du fait de la pluralité d'exemplaires du connaissement. Le chemin de fer délivre un seul duplicata, ou un seul récépissé, à l'expéditeur et c'est cet exemplaire qui sera endossé.

62. — Il se peut cependant que le preneur ait besoin de plusieurs exemplaires ; il désire, par exemple, vendre fragmentairement les marchandises expédiées par wagon complet parce qu'il n'a trouvé acheteur que pour une partie du chargement.

Il n'est pas interdit d'envisager, dans ce cas, la possibilité pour le porteur du duplicata d'adresser, en même temps que ce duplicata dont la détention prouve son droit à la modification demandée, des ordres au chemin de fer l'invitant à livrer telles et telles quantités des marchandises. La pratique des « delivery orders » serait ainsi introduite dans le transport par fer et pourrait y rendre des services certains. Dans le cas d'ordres de cette nature donnés au chemin de fer par le porteur du duplicata il faudra décider que la livraison sera faite aux bénéficiaires sur production de leur « bon de livraison » signé par le porteur.

(15) Lyon-Caen et Renault, n° 1083.

Si le chemin de fer, d'ailleurs, objectait des inconvénients trop considérables à cette pratique, rien n'empêche de l'adopter à l'égard seulement du domiciliataire, lequel jouerait ici un rôle analogue à celui du consignataire de la cargaison en droit maritime ; les bons de livraison seraient alors adressés au domiciliataire.

Cette facilité accordée au porteur du duplicata peut d'ailleurs être obtenue par un accord avec le domiciliataire. Les besoins du commerce seront assez puissants pour faire admettre cette pratique et la couvrir de la force des usages.

62 bis. — Nous avons vu qu'avant la loi du 8 février 1922, il convenait de distinguer entre l'endossement régulier et l'endossement irrégulier.

L'endossement régulier était celui qui contenait toutes les mentions prescrites par les articles 137 et 138 du Code de Commerce ; le transfert de la propriété et de la possession des marchandises en était la conséquence, et le preneur avait le droit d'exiger le paiement, ou la livraison s'il s'agissait d'un connaissement : le capitaine ne pouvait dans ce cas lui opposer les moyens de défense et exceptions qu'il pouvait avoir contre le chargeur ou l'un des endosseurs précédents ⁽¹⁶⁾ ; c'est la règle de l'inopposabilité des exceptions.

L'endossement irrégulier était celui qui ne conte-

(16) Bordeaux, 23 oct. 1889, *Rev. Int. du Droit Mar.* IV, 377 ; Le Havre, 8 déc. 1893, *ibid.* IX, 532. Turin, 12 mai 1908, *ibid.* XXIV, 399.

nait pas les mentions prescrites par les articles sus-visés, et l'un des endossements irréguliers les plus fréquents était l'endossement en blanc, c'est-à-dire ne portant que la signature de l'endosseur.

L'endossement irrégulier valait seulement comme procuration, le bénéficiaire étant réputé le mandataire du destinataire, sauf à prouver l'existence de son droit (17).

La conséquence était que ce bénéficiaire ne pouvait réclamer la livraison qu'en vertu des droits appartenant à ses ayants cause, et que les exceptions opposables à ceux-ci pouvaient lui être également opposées (18).

La loi du 8 février 1922 décide au contraire que tout endossement est régulier, et qu'il emporte le transfert de la propriété du titre et des marchandises qu'il représente ; la règle de l'inopposabilité des exceptions est donc la règle générale, et elle ne serait mise en échec que si l'endosseur avait formellement indiqué que l'endossement n'était fait qu'à titre de procuration. Cette règle est depuis longtemps appliquée dans la plupart des principales nations.

63. — Lorsque le titre de transport est à ordre, le chemin de fer ignore donc la personne du destinataire : celui-ci doit se faire connaître par la remise du titre.

Le chemin de fer a toutefois le devoir de s'assurer,

(17) Cass. 19 fév. 1919, *Rev. Int. du Droit Marit.* XXXI, 338; Marseille, 23 fév. 1891, *ibid.* VI, 693, Bordeaux, 4 novembre 1889, *ibid.*, V, 618.

(18) Cass. 30 janv. 1850. D. 50. I. 50 — Cass. 7 août 1867 (motifs), D. 67. I. 327; Amiens, 28 juillet 1843, S. 44-2-6.

avant la livraison, que l'endossement est bien conforme au nom du destinataire primitif, si le titre est à l'ordre du destinataire, et au nom de l'expéditeur, si le titre est à l'ordre de ce dernier. Dans le cas contraire, il devrait s'abstenir de livrer ⁽¹⁹⁾.

Mais dès lors que l'endos émane de l'ayant droit, le chemin de fer doit livrer au porteur sans avoir à rechercher si l'endos a été effectué à titre de procuration ou à titre de transmission de propriété.

64. — CONFLIT DE LOIS. — Toutes les législations n'accordant pas le même effet à l'endossement, il peut se présenter un conflit de lois délicat : quelle loi appliquer quand la transmission du titre, d'une part, et la délivrance des marchandises d'autre part ont lieu dans deux pays connaissant une règle différente ?

Il convient de remarquer que l'endossement est en dehors du contrat de transport quant à ses effets et qu'il règle seulement les rapports entre l'expéditeur, le destinataire et leurs ayants cause : la forme en demeure donc indifférente au regard du contrat de transport et ne peut influencer sur la livraison des marchandises et le transfert de la possession.

En ce qui concerne la question de savoir quelle force il faut attribuer à l'endossement au point de vue de ses effets, la jurisprudence a décidé déjà qu'il convenait d'appliquer la loi du pays de l'endossement ⁽²⁰⁾.

(19) Cass. 21 nov. 1887 (motifs), D. 88. I. 39 — Marseille, 5 décemb. 1910, *Rev. Int. du Droit Marit.* XXVI, 516.

(20) Le Havre, 14 avril 1908, *Rev. Int. du Dr. Marit.* XXIV, 50; Lyon-Caen et Renault, T. V., n° 847; Ripert, T. II, n° 1925.

65. — EFFETS DE LA TRANSMISSION DU TITRE. — Le seul fait de l'endossement suivi de la remise du titre opère le transfert de la propriété et de la possession. Pour le chemin de fer, le bénéficiaire de l'opération du transport est celui dont la qualité se trouve justifiée par l'endossement à son nom et la détention du duplicata ; c'est par ce duplicata seul qu'il constate les opérations juridiques accomplies, et il s'est interdit de remonter au delà en délivrant le titre de transport à ordre.

Cependant l'expéditeur reste, en principe, responsable à l'égard du chemin de fer du contrat dont il a pris l'initiative tant que le titre n'est pas endossé, c'est-à-dire tant qu'un tiers n'a pas indiqué sa volonté de bénéficier de la stipulation faite à son profit. Mais, dès le moment où le titre a été endossé, le chemin de fer ne pourra plus se retourner contre l'expéditeur, et ce malgré l'insolvabilité possible du porteur, pour le paiement des frais de transport ou autres : le porteur est seul redevable de ces frais comme il est seul titulaire des droits attachés au titre qu'il détient. S'il est insolvable, il appartiendra au chemin de fer, pour se payer, de procéder à la vente des marchandises.

Le fait de savoir si le porteur est régulièrement cessionnaire du duplicata exercera évidemment une influence sur la validité de la livraison qui lui sera faite par le chemin de fer, mais la question n'est pas là. L'article 145 du Code de Commerce, applicable à tous les titres à ordre, établit une présomption de libération pour le débiteur qui paie à l'échéance et sans opposition, présomption qui peut être détruite par la

preuve contraire de la mauvaise foi du chemin de fer qui, par exemple, a livré à un tiers dont il connaissait le défaut de qualité.

66. — Pour le porteur, la même règle doit s'appliquer ; les opérations juridiques accomplies entre les endosseurs précédents lui sont indifférentes ; il lui suffit que les endossements soient réguliers, ce qui est facile à vérifier depuis les facilités apportées par la loi du 8 février 1922.

Si les bénéficiaires successifs de l'endos étaient obligés de vérifier le droit de leur endosseur, que deviendrait la préférence accordée au titre à ordre en raison de la rapidité des transmissions qu'il permet ? Aussi est-il généralement admis que le débiteur ne peut opposer au dernier porteur les exceptions qui étaient opposables aux endosseurs successifs, mais seulement les exceptions nées directement entre le débiteur et ce dernier porteur ⁽²¹⁾.

Le titre à ordre produit tous ses effets entre le débiteur et le porteur ; la théorie de l'opposabilité des exceptions n'est d'ailleurs que la conséquence de la nature de ce titre telle que la loi l'a envisagée.

La clause à ordre permet au cessionnaire « de se substituer au précédent créancier de manière à être considéré comme ayant toujours été le seul créancier de celui auquel il s'adresse pour être payé » ⁽²²⁾.

67. — Mais l'endosseur s'oblige directement envers les porteurs successifs du titre endossé.

(21) Lyon-Caen et Renault, T. IV, n° 157.

(22) Lyon-Caen et Renault, n° 1028.

L'article 140 du Code de Commerce crée une garantie solidaire des endosseurs envers le porteur ; cette garantie, prévue pour la lettre de change, et qui, dans une cession ordinaire, n'a trait qu'à l'existence de la créance cédée, porte ici sur l'exécution même de l'obligation et doit être étendue à tous les titres à ordre. C'est une conséquence nécessaire du principe de sûreté de la négociation d'une créance ; le créancier, en vertu du titre, a droit au paiement — ici, le porteur du duplicata a droit à la propriété et à la disposition des marchandises transportées — et l'endosseur lui cède ce droit. L'obligation de garantie n'étant qu'une suite de l'obligation de transférer, l'endosseur doit garantir le droit tel qu'il l'a transféré ⁽²³⁾.

Mais, l'impossibilité pour le bénéficiaire de l'endos de s'assurer de la solvabilité du débiteur principal, — qui explique en partie l'article 140 du Code de Commerce — a peu de raison d'être en matière de transport par fer ; la solvabilité des Compagnies de chemin de fer ne peut être mise en doute.

La garantie solidaire envers le porteur peut en notre matière trouver une application assez courante, car il arrive que les marchandises subissent des avaries en cours de route. Les endosseurs successifs vont-ils donc devoir répondre du bon état des marchandises au moment où ils endossent le duplicata ?

L'article 140 du Code de Commerce nous conduit à une réponse affirmative ; mais il est à prévoir que, pour échapper à ses conséquences, l'endosseur pren-

(23) Lyon-Caen et Renault, T. IV, n° 157.

dra l'habitude d'insérer à la suite de sa signature la mention « sans garantie » qui, en dehors d'un cas de fraude ou de mauvaise foi de sa part, aura pour effet de l'exonérer.

68. — La situation juridique du porteur du récépissé à l'égard des endosseurs précédents a besoin d'être précisée. Nous venons de voir que les endosseurs sont tenus envers le porteur de l'obligation de garantie ; le porteur a d'ailleurs le droit d'agir contre l'un des garants pour la totalité de la dette.

C'est le montant même de l'engagement du débiteur principal que le porteur peut réclamer au garant, et non pas, comme dans l'action en garantie de fait existant dans la cession ordinaire, le montant du prix de la cession. Il importe peu que l'endosseur garant ait cédé sa créance pour un prix inférieur au montant facturé de la valeur des marchandises ; c'est là une clause spéciale aux relations de l'endosseur et du porteur qui ne peut être opposée au tiers porteur définitif.

Le garant ne peut opposer au porteur qui l'actionne pour la totalité de la dette une exception de division de l'obligation entre lui-même et les autres endosseurs ; c'est précisément ce résultat que veut empêcher l'article 140 du Code de commerce, en décidant qu'il y a obligation solidaire.

Cette solidarité est d'ailleurs une notion inexacte si on l'applique à tous les titres à ordre telle qu'elle est organisée par l'article 140. Il est plus normal de dire que le porteur du titre endossé se trouve titulaire non

seulement du droit de propriété et de la possession des marchandises, mais aussi d'une créance distincte de garantie contre chaque endosseur, et que cette créance, incorporée au titre, lui a été transmise avec lui.

Remarquons d'ailleurs que ce système, dans le cas où l'article 140, créant l'obligation de garantie, serait déclaré inapplicable aux autres titres à ordre que la lettre de change, permettrait toujours le recours du porteur contre les endosseurs comme étant une conséquence de la clause à ordre transférant la propriété et la garantie.

69. — L'endosseur qui a payé le porteur peut à son tour recourir en garantie contre un des endosseurs qui le précèdent en vertu d'un droit propre et sans qu'il soit besoin d'invoquer un autre moyen juridique tel que le cautionnement ou la subrogation ⁽²⁴⁾.

On peut remonter ainsi directement jusqu'à l'expéditeur, lequel reste, en définitive, responsable de ses fausses indications sur la nature, le poids ou l'état des marchandises ainsi que d'une faute de chargement ou autre faute qui pourrait lui être reprochée ; la possibilité de ce recours contre l'expéditeur constitue la plupart du temps une garantie suffisante pour le porteur du titre endossé.

70. — Que doit-on décider dans le cas où le titre de transport est à l'ordre du destinataire ? Faut-il admettre le recours du porteur non seulement contre le destinataire endosseur, mais aussi contre l'expéditeur coupable d'une faute ou d'une fraude ?

(24) Lyon-Caen et Renault, T. IV, p. 695.

Une réponse affirmative s'impose, pour deux raisons :

1° Au regard du contrat de transport, stipulation pour autrui, le stipulant reste responsable directement envers le bénéficiaire de la stipulation : l'expéditeur répond ainsi de sa faute à l'égard même du porteur inconnu qui se trouve, en définitive, être le bénéficiaire de la stipulation ;

2° L'article 140 du Code de commerce établit d'autre part une obligation de garantie au profit du porteur à la charge de tous ceux qui ont *signé*, ou endossé le titre à ordre. Or l'expéditeur, s'il n'est pas toujours l'endosseur du titre, doit du moins être compris parmi ceux qui ont signé ce titre : c'est lui en effet qui a remis une feuille de déclaration d'expédition, signée par lui, et demandant la délivrance d'un titre à ordre. Il devait donc prévoir à ce moment un recours possible du bénéficiaire de l'endos auquel sa fausse déclaration ou sa faute ont causé un préjudice.

Ce recours contre l'expéditeur n'est pas sans importance, car il se peut que le destinataire à l'ordre de qui la lettre de voiture aura été émise soit un complice de l'expéditeur, ou qu'il soit en faillite, ou qu'il soit enfin un individu sans surface.

71. — La cession est parfaite à l'égard du chemin de fer par l'endossement et la détention du titre. La forme même dont il a accepté de revêtir le titre de transport, l'a averti du caractère négociable de ce titre, et il n'a aucun intérêt à connaître la cession, car celle-ci, par suite de la nature juridique du titre à

ordre, s'opère dans des conditions telles qu'il doit exécuter son obligation telle qu'elle est incorporée au titre, envers quiconque en sera détenteur de bonne foi au moyen d'un endossement régulier.

Par conséquent, lorsque le porteur du récépissé demande au chemin de fer l'exécution de son obligation à ordre, celui-ci doit exiger la présentation du titre, vérifier l'existence des endossements et exécuter son obligation ⁽²⁵⁾.

L'article 145 du Code de Commerce pose à ce sujet une présomption de libération en faveur du débiteur qui paye à l'échéance, et sans opposition le porteur d'une lettre de change. Quel est le fondement de cette présomption ? Le tiré, dit-on, était obligé de payer puisque son refus aurait été constaté dès le lendemain par un protêt et aurait pu avoir de graves conséquences pour lui et les divers obligés ⁽²⁶⁾.

Cela revient à dire que le débiteur, vu le protêt, n'a pas eu le temps de vérifier la qualité du cessionnaire, et par conséquent, n'a pas de faute à se reprocher, si cette qualité n'existe pas chez ce porteur. Il faudrait en conclure que les règles du protêt ne s'appliquant pas aux titres à ordre autres que ceux expressément désignés par la loi, lettre de change et billet à ordre, le débiteur aurait le droit et l'obligation de refuser le paiement à l'échéance jusqu'à ce qu'il se fût assuré de la qualité de cessionnaire du bénéficiaire de l'endossement. Or il n'est guère douteux que l'article 145 doive s'étendre à tous les titres à ordre.

(25) Cass. 27 déc. 1875, S. 79. I. 103.

(26) Lyon-Caen et Renault n° 1192.

Mais nous avons vu qu'il convenait, dans l'intérêt même de l'adoption de la réforme préconisée, de ne pas exagérer les obligations du chemin de fer ; il faut donc admettre que celui-ci ne commet une faute en livrant au porteur du titre que dans le cas où il serait prouvé qu'il connaissait la fraude de ce porteur : la livraison serait, en effet, effectuée de mauvaise foi, et le véritable titulaire de la créance aurait le droit de lui réclamer la réparation du préjudice subi.

A la mauvaise foi il faut assimiler le cas de négligence grave, résultant par exemple de la livraison à un tiers sans exiger la production du duplicata, lequel serait aux mains d'un porteur de bonne foi.

72. — L'article 146 du Code de Commerce, d'après lequel le porteur d'une lettre de change ne peut être contraint d'en recevoir le paiement avant l'échéance, doit-il être étendu à notre matière et entendu en ce sens que le chemin de fer ne pourrait livrer les marchandises avant l'expiration des délais de transport ?

Cette solution semble difficile à admettre, et le cas se présente d'ailleurs rarement d'une expédition effectuée dans des délais inférieurs à ceux que les tarifs établissent.

Toutefois le chemin de fer qui a fait diligence et se trouve en avance sur le délai prévu ne peut être contraint à conserver les marchandises en gare destinataire jusqu'à l'expiration de ce délai (27). Il pourra valablement faire courir les délais de livraison par l'affichage en gare si l'expédition est faite sans indi-

(27) Jossierand, n° 477.

cation de domiciliaire et qu'aucun porteur ne se soit fait connaître, et par l'envoi d'un avis d'arrivée à ce porteur ou au domiciliaire dans les autres cas.

73. — CRÉANCIERS CHIROGRAPHAIRES. — Un créancier chirographaire a intérêt à connaître l'existence d'une cession de créance faite par son débiteur lorsqu'il veut acquérir sur cette créance un droit propre au moyen de la saisie-arrêt. Mais que décider pour la créance à ordre, la saisie-arrêt peut-elle être pratiquée ?

L'article 149 du Code de Commerce répond à cette question pour les lettres de change et les billets à ordre : l'opposition (dans notre hypothèse, plus précisément, la saisie-arrêt) n'est admise qu'en cas de perte du titre ou de faillite du porteur. C'est dire qu'en principe la saisie-arrêt est interdite, non seulement au créancier d'un porteur antérieur à celui qui se présente, mais encore au créancier du porteur actuel, c'est-à-dire du porteur qui se présente pour être payé, que ce porteur soit devenu le cessionnaire avant ou après l'échéance ⁽²⁸⁾.

Cette disposition doit-elle être étendue à tous les titres à ordre ?

C'est là une question importante, car, en l'admettant, on peut arriver à soustraire au gage des créanciers toute une partie du patrimoine du débiteur, toutes les créances à ordre dont il est titulaire, et il suffira, plus spécialement, à un commerçant de don-

(28) Lyon-Caen et Renault, T IV, n° 315.

ner au titre de transport de ses marchandises la forme à ordre pour que ses créanciers soient dans l'impossibilité de pratiquer une saisie-arrêt sur le droit qu'il tient du transport.

L'extension de l'article 149 s'impose si l'on admet la justification que l'on en donne le plus généralement, d'après laquelle la saisie-arrêt ne se conçoit pas pour un titre à ordre puisque la créance, se transmettant par une simple mention et sans avertissement au débiteur, le titulaire actuel de la créance est inconnu. De plus, en vertu de la théorie de l'endossement, le porteur actuel n'est pas considéré comme un ayant cause des porteurs antérieurs, de telle sorte que le débiteur ne saurait lui opposer une exception fondée sur une saisie-arrêt d'un créancier de ce porteur. Quant à l'opposition venue d'un créancier du porteur actuel, celui-ci pourrait facilement l'écarter en cédant le titre à un autre porteur, lequel serait dans la situation prévue précédemment. La saisie-arrêt dût-elle aboutir, ce serait au détriment du crédit du titre à ordre et de son utilité commerciale, car on pourrait toujours craindre qu'une saisie formée par complaisance ou au nom d'une créance imaginaire vint retarder un paiement sur lequel il faut qu'on puisse compter.

Conformément à ce système la jurisprudence a décidé en matière maritime que les créanciers du chargeur ne sont pas admis à saisir-arrêter une marchandise représentée par un connaissement à ordre, et s'il tient compte de la saisie-arrêt ainsi pratiquée le transporteur est lui-même responsable ⁽²⁹⁾.

(29) Rouen, 5 fév. 1913, *Rev. Int. Dr. Mar.*, XXIX, 202; Quimper, 10 nov. 1911, *ibid.*, XXVII, 531.

Or, comme le connaissement, le titre de transport ferroviaire à ordre est transmissible par endossement, et le titulaire actuel de la créance qu'il représente est inconnu. On estime donc que le porteur pourrait trop facilement échapper aux effets de la saisie-arrêt s'il lui était loisible de transmettre le titre à un nouveau bénéficiaire ⁽³⁰⁾.

Cependant les auteurs admettent qu'il doit être apporté une distinction dans l'application de l'article 149 au connaissement, et que la saisie-arrêt pratiquée par les créanciers du destinataire ou d'un endosseur n'empêche pas la livraison à un autre porteur, tandis que la saisie-arrêt sur le porteur actuel empêche le transporteur de livrer à ce dernier ⁽³¹⁾.

On aboutit ainsi à ce résultat que le transporteur ne pourra effectuer la livraison au destinataire ou au porteur sur lequel la saisie-arrêt a été pratiquée, mais que rien ne lui interdit de livrer à tout autre porteur ultérieur.

74. — Cette argumentation juridique ne nous semble pas exacte ; la saisie-arrêt se conçoit fort bien en matière de créance à ordre. Le créancier qui veut la pratiquer connaît parfaitement le porteur du titre, et c'est précisément parce qu'il sait son débiteur cessionnaire actuel d'une créance à ordre qu'il pratique la saisie-arrêt. La théorie de l'endossement et le principe de l'inopposabilité des exceptions ne peuvent être invoqués ici. Ce principe de l'inopposabilité suppose un

(30) Lyon-Caen et Renault, T. IV, n° 314.

(31) Lyon-Caen et Renault, T. IV, n° 319 *bis*.

conflit entre le débiteur cédé et le porteur, et ce sont les exceptions nées des rapports juridiques entre lui-même et son créancier originaire que le débiteur ne peut invoquer contre le porteur ; la nature même de l'engagement, titre à ordre, qu'il a pris, s'y oppose, et, de plus, il a accepté comme créancier direct le porteur du titre.

Mais cette théorie des exceptions est totalement étrangère aux rapports du créancier saisissant et du porteur, ce créancier étant un tiers, c'est-à-dire une personne qui peut écarter les exceptions qui seraient, au contraire, opposables à l'ayant cause du débiteur.

Nous inclinons donc, avec la Doctrine la plus récente ⁽³²⁾ à restreindre, en l'état actuel des textes, la disposition de l'article 149 du Code de commerce aux effets auxquels la loi l'applique de façon expresse.

Les droits du créancier suivent le droit de disposition qui, dans la matière du transport par fer qui nous occupe, appartient suivant les cas à l'expéditeur ou au destinataire.

75. — SAISIES-ARRÊTS SUR L'EXPÉDITEUR. — Le droit de disposition appartient à l'expéditeur si la lettre de voiture est à son ordre, et ce, jusqu'au moment où il aura endossé le duplicata. Sous cette réserve, par conséquent, une saisie-arrêt peut être valablement pratiquée sur l'expéditeur ⁽³³⁾.

Mais, lors de la livraison, le transporteur devra dé-

(32) Lyon-Caen et Renault, T. IV, n° 314; F. Sauvage, *Les saisies-arrêts sur marchandises en cours de transport*, n° 51.

(33) G. Ripert, n° 1589.

livrer la marchandise au destinataire qui se présentera muni du titre de transport endossé à son nom ; il ne pourrait la refuser que dans le cas où le titre n'aurait pas été endossé, c'est-à-dire où l'expéditeur serait supposé avoir conservé son droit de disposition pendant toute la durée du transport.

76. — Si la lettre de voiture a été établie à l'ordre du destinataire, la saisie-arrêt sur l'expéditeur est encore possible en théorie jusqu'au moment où celui-ci se sera effectivement démuné du duplicata, mais il est difficile de savoir si l'expéditeur est encore en possession de ce duplicata lorsque la saisie est pratiquée, et le transporteur ne peut se refuser à effectuer la livraison au porteur du titre régulièrement endossé par le destinataire. Sans doute y a-t-il là une solution qui peut être préjudiciable aux intérêts des créanciers de l'expéditeur ; mais le contraire serait dangereux pour la bonne circulation et la garantie qu'il convient d'attacher au titre de transport à ordre ⁽³⁴⁾.

Cette solution est d'ailleurs conforme à l'article 92 du Code de Commerce d'après lequel : « Le créancier est réputé avoir les marchandises en sa possession... si avant qu'elles soient arrivées il en est saisi par un connaissance ou une lettre de voiture ».

Sans doute la Cour de Cassation a-t-elle décidé en matière de transport maritime que le chargeur conservait le droit, dans ses rapports avec le transporteur, de modifier le mandat donné à ce dernier et de changer la destination de la marchandise ⁽³⁵⁾. Mais cette

(34) G. Ripert, T. II, n° 1588 et s.

(35) Cass. 20 nov. 1878, D. 79. I. 447.

décision ne peut être invoquée ici dès lors que nous avons admis qu'une modification du contrat de transport ne pouvait être valablement donnée par l'expéditeur, lorsque le titre de transport est à l'ordre du destinataire, qu'en produisant le duplicata. Par conséquent, si l'expéditeur produit le duplicata et, par conséquent, possède encore le droit de disposition de la marchandise, une saisie-arrêt pratiquée auparavant sur l'expéditeur est valable et doit être respectée par le transporteur ; mais dans le cas contraire il en va différemment.

77. — SAISIES-ARRÊTS SUR LE DESTINATAIRE. — Nous venons de voir que la saisie-arrêt sur l'expéditeur cesse d'être opérante à partir du moment où celui-ci a endossé le titre de transport. Il en est de même pour la saisie-arrêt pratiquée sur le destinataire ; c'est-à-dire que, licite en principe, cette procédure se révélera très souvent inefficace en pratique.

78. — Mais une saisie peut avoir été pratiquée sur le destinataire désigné sur la lettre de voiture alors que la marchandise est réclamée par un tiers, porteur du duplicata endossé à son nom.

Dans ce cas, la saisie-arrêt pratiquée sur le destinataire primitif est valable, et elle a pour effet d'empêcher ce destinataire d'user de son droit de disposition. Mais encore faut-il que la saisie-arrêt ait été pratiquée à un moment où le titre de transport n'était pas encore endossé à un tiers : comment administrer cette preuve ? Ici encore, par conséquent, il semble préférable d'admettre que le transporteur pourra va-

lablement livrer la marchandise au porteur du titre si aucune saisie n'a été pratiquée sur ce porteur.

Certains auteurs décident au contraire que le transporteur n'a pas à se faire juge et que, dès le moment où une saisie-arrêt existe, il doit refuser de livrer et faire nommer un séquestre, le tribunal seul pouvant décider si la saisie est ou non opérante ⁽³⁶⁾.

En fait la saisie-arrêt sera donc le plus souvent impossible, car le débiteur saisi, averti de la saisie qui va être pratiquée, se hâtera de céder son titre, et la saisie interviendra trop tard, elle frappera une créance sortie du patrimoine du saisi.

79. — Ainsi les problèmes qui peuvent se poser découlent du fait de l'insertion de la clause à ordre dans le titre de transport ; ils seront résolus facilement d'après les textes déjà existants pour les autres titres à ordre reconnus, et sauf à obtenir du législateur les modifications qui s'imposeraient pour la protection du titre et sa bonne circulation aussi bien que pour la garantie des droits des divers intéressés.

Le fonctionnement du régime du titre négociable nécessitera, en ce qui concerne les modes d'emploi plus spécialement administratif et technique, une refonte de la C. I. M. ou l'adoption d'une convention supplémentaire spéciale pour les transports internationaux ⁽³⁷⁾ et quelques modifications dans les Tarifs pour les transports intérieurs. Il suffit de se reporter à la présente étude pour connaître le sens dans lequel ces modifications devraient être apportées.

(36) F. Sauvage Les saisies-arrêts, op. cit., n° 59.

(37) V. ci-dessous, annexe II, le projet établi par le Comité spécial de la S. D. N.

CHAPITRE IV

Conséquences du titre de transport à ordre

Section I

LES AVANCES SUR MARCHANDISES

80. — La négociabilité du titre de transport par voie ferrée va rendre possible une nouvelle opération, aussi intéressante pour le Commerce que la vente des marchandises en cours de route, car elle permettra de se procurer immédiatement des fonds, ce sont les avances sur marchandises. La lettre de voiture devient ainsi un instrument de crédit.

Cette opération est fréquente en matière maritime, et les services qu'elle rend doivent s'étendre au transport par fer : l'expéditeur aura désormais la possibilité d'obtenir du crédit ; il lui suffira de faire escompter la lettre de change qu'il tirera sur le destinataire. De même le destinataire n'aura pas besoin d'attendre à avoir trouvé un nouvel acquéreur : dans les deux cas, les marchandises en cours de transport serviront de garantie suffisante ⁽¹⁾.

(1) G. Ripert, t. II, n° 1937 et s.; G. Marais, Du crédit documentaire 1922; Bouché, Des avances sur documents maritimes, thèse Bordeaux 1919.

81. — La possession du titre à ordre, en effet, entraîne celle des marchandises, et ce principe constitue le fondement juridique du crédit documentaire.

Dans notre organisation économique, le crédit de banque s'est superposé au crédit commercial ; le banquier vient à son tour accorder du crédit aux producteurs.

Or, sous le régime actuel des transports par fer, la position des banques est peu favorisée, soit que l'acheteur, soit que le vendeur demandent le financement du transport.

En effet, si l'acheteur demande à son banquier un prêt sur la marchandise en cours de route, ce dernier ne peut le lui accorder sur la base du duplicata de la lettre de voiture. La possession de ce duplicata ne lui permet pas de disposer de la marchandise et ne peut empêcher la livraison au destinataire dont le nom figure sur la lettre de voiture. Pour obtenir la garantie nécessaire, la banque devrait donc, par modification du contrat de transport, être désignée comme nouveau destinataire. Il est évident que ce système cadre mal avec la rapidité des transactions commerciales.

De même, si l'expéditeur a besoin d'avances, soit qu'il n'ait pas encore vendu sa marchandise quand il l'expédie, soit que le destinataire-acheteur ne les ait pas payées, il lui est difficile de les obtenir, car, en délivrant le duplicata il se prive du droit de modifier le contrat de transport suivant les besoins, sans pour cela, d'ailleurs, céder au créancier le droit de disposition.

Il faut donc signifier au destinataire acheteur d'a-

voir à payer le prix des marchandises, non plus à l'expéditeur, mais au banquier qui lui a ouvert un crédit. Mais on aperçoit facilement que la situation du banquier est loin d'offrir toute sécurité. L'expéditeur peut, en effet, être de mauvaise foi et annoncer l'envoi de marchandises d'une valeur supérieure à leur valeur réelle ou d'une nature différente. Le banquier ne peut vérifier qu'à l'arrivée, c'est-à-dire alors que le crédit est déjà consenti, s'il s'y est résolu malgré tout.

L'expéditeur peut également disposer de la marchandise sans que le détenteur du duplicata puisse s'y opposer. Aussi la pratique s'est-elle instaurée lentement de désigner le banquier lui-même comme expéditeur ou comme destinataire, ou de donner cette qualité à un transitaire choisi par lui et auquel il donne les ordres nécessaires pour prendre livraison à la gare, et ne délivrer ensuite à l'acheteur que contre paiement du prix.

Mais il est évident que, dans ce système, la banque assume toutes les responsabilités de l'expéditeur ou du destinataire, et qu'elle court les mêmes risques quand le transitaire a été choisi par elle, ayant de plus, dans ce cas, l'inconvénient de verser des commissions élevées à cet intermédiaire.

82. — La création de titres de transport négociables, en donnant plus de garanties aux banques, facilitera donc l'extension du crédit documentaire en matière de transport par fer.

Le crédit à l'exportation est facilement réalisé, sur-

tout en Angleterre et en Allemagne ⁽²⁾, de même que le crédit à l'importation est assez largement pratiqué en France.

Le crédit à l'importation se réalise par la création d'un chèque documentaire ou par l'acceptation de la traite par le banquier. Le crédit à l'exportation est effectué par le moyen d'avances sur les traites documentaires, c'est-à-dire sur la réunion des documents suivants, remis à la banque : la traite tirée sur l'acheteur, le connaissement, une police d'assurance, et parfois une facture et des certificats de qualité et de bon embarquement.

En possession du duplicata à ordre la banque pourra accorder un prêt sur marchandises et sera protégée contre tous les risques qu'elle court actuellement en cette matière, sauf évidemment les risques d'avaries ou de mauvaise qualité contre lesquels le recours ne pourrait être exercé contre le transporteur ou l'expéditeur. Nous avons vu, d'ailleurs, que ces risques pourraient être couverts par une assurance.

83. — La mise en gage s'effectue dans le titre de transport à ordre par l'endossement, et il opère le transfert de la propriété (L. 8 février 1922). Il convient donc pour l'endosseur de rédiger un acte constitutif de gage s'il veut se préserver contre le risque possible d'une prétention abusive du gagiste qui voudrait se prétendre propriétaire : il a, en effet, par la remise du titre, abandonné la possession des mar-

(2) G. Ripert, t. II, n° 1939.

chandises ; et, s'il veut établir que le porteur de ce titre ne l'a reçu qu'à titre de gage, il doit se réserver la preuve de son droit de propriété et pouvoir renverser la présomption de propriété que le gagiste pourrait tirer du fait de l'endossement qui lui a été consenti (3), et dont il pourrait profiter, par exemple pour endosser le titre à un nouveau porteur.

Pour éviter ce résultat, la pratique du connaissement a d'ailleurs imaginé d'insérer la mention « valeur en garantie » à la suite de l'endossement (4). De cette façon, si le titre vient à être endossé, le tiers porteur ne pourra exciper de sa bonne foi : il ne sera pas protégé par l'article 2279 du Code civil, et l'acte constitutif de gage lui sera opposable.

Section II

L'ASSURANCE DES MARCHANDISES

84. — L'assurance apparaît comme une opération essentielle en matière de traite documentaire, et il y a lieu de penser que la création d'un titre ferroviaire à ordre fera admettre son emploi comme en matière de transport par mer.

L'assurance peut être consentie pour une expédition déterminée ou pour une série d'expéditions, soit que l'expéditeur préfère souscrire un contrat spécial pour chaque expédition, soit qu'il trouve plus avan-

(3) Cass. 17 mai 1892, *Rev. Int. du Dr. Marit.* VII, 648 ; Le Havre, 14 avril 1908, *ibid.* XXIV, 50.

(4) Cass. 31 mars 1863, S. 63. I. 296.

tageux de conclure un contrat général applicable pendant un certain temps à toutes les marchandises qu'il expédiera d'un point à un autre. Ce dernier mode prend, en matière maritime, le nom d'assurance par police flottante.

Dans tous les cas, les règles applicables à la rédaction de la police et aux mentions que celles-ci doit contenir sont énumérées dans les articles 9 et 10 de la loi du 13 juillet 1930. Au lieu du nom du navire exigé en matière d'assurance maritime, on désignera ici le numéro du wagon sur lequel les marchandises auront été chargées.

La cession de la police s'opérera par endossement si la police est à ordre ; il est évident que cette forme sera préférée comme étant susceptible de se plier plus facilement aux mêmes transactions que le titre de transport lui-même.

85. — De même que les grandes compagnies de navigation, il est certain que les compagnies de chemins de fer prendront l'habitude d'envisager l'ensemble des expéditeurs comme des assurés éventuels. Elles sont entrées d'ailleurs, récemment, dans cette voie pour le transport des bagages des voyageurs.

Les expéditeurs auraient ainsi la possibilité de trouver, lors de leurs expéditions, un contrat d'assurance tout préparé auquel il leur suffirait de s'inscrire par déclaration d'aliment.

Cette déclaration ne constituerait d'ailleurs que l'exécution d'un contrat préexistant dont l'inexécu-

tion pourrait justifier une action en dommages-intérêts ou en résiliation de la part de l'assureur (5).

§6. — Le tiers porteur, cessionnaire d'une police à ordre, pourra-t-il se voir opposer les vices dont le contrat d'assurance pourrait être atteint ? Supposons par exemple que l'assuré ait commis des réticences de nature à diminuer l'opinion du risque pris en charge par l'assureur : celui-ci peut-il exercer son droit de faire prononcer la nullité du contrat (6) à l'égard du cessionnaire de bonne foi auquel la police a été endossée ?

La question est délicate. Certains auteurs n'aperçoivent que la forme donnée au titre et décident que la clause empêche l'assureur d'opposer au tiers porteur les exceptions personnelles à ce dernier ou celles qui découlent du titre lui-même. Dès le moment où les assureurs acceptent la forme à ordre de la police ils doivent respecter la situation du porteur de bonne foi.

D'autres auteurs (7) et la Jurisprudence en général (8) décident au contraire que l'assureur ne garantit pas plus le tiers porteur que l'assuré, et que la garantie de la police ne vaut pas plus pour le porteur qu'elle ne vaut dans les rapports entre l'assureur et le souscripteur de la police.

(5) Cass. 2 fév. 1857, D. 57. I. 17; Cass. 7 fév. 1908, D. 1909. I. 265; Ripert, t. II, n° 2345.

(6) Art. 21 de la loi du 13 juillet 1930.

(7) Ripert, t. II, n° 2272.

(8) Cass. 19 déc. 1892, S. 95. I. 225; Cass. 31 juillet 1893, D. 95. I. 137.

87. — Il semble préférable d'adopter ici la première solution, et de déclarer inopposables au porteur les vices du contrat d'assurance. En effet, les articles 21 et 22 de la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurance terrestre décident que ce contrat est nul seulement dans le cas d'une réticence ou d'une fausse déclaration *intentionnelle*, et qu'une omission ou une déclaration inexacte n'entraîne pas la nullité de l'assurance si l'assuré est de bonne foi.

Par conséquent la bonne foi du porteur doit être protégée autant que celle du souscripteur de la police lui-même, et, sauf le cas de mauvaise foi prouvée du tiers porteur, celui-ci ne peut se voir opposer une exception quelconque que l'assureur aurait été en droit d'opposer au souscripteur.

Cette solution est d'ailleurs adoptée en matière de lettre-change : l'accepteur ne peut opposer au tiers porteur de bonne foi les exceptions inhérentes au contrat de change. Or, nous avons vu que les règles applicables à la lettre de change étaient généralement applicables à tous les titres à ordre.

Section III

GARANTIES DU VENDEUR IMPAYÉ

88. — Une dernière question reste à traiter : celle de la faillite de l'acheteur avant qu'il n'ait pu payer le prix des marchandises. Quels sont, en ce cas, les droits du vendeur impayé ?

89. — En matière civile le vendeur de meubles impayé dispose de plusieurs moyens pour sauvegarder ses intérêts. Il peut tout d'abord exercer le droit de rétention si la vente a été conclue au comptant (art. 1612 C. civ.) et cela même si la vente a été conclue à terme et que la livraison n'ait pas été effectuée, et même malgré la faillite de l'acheteur. Il peut saisir les objets vendus qui sont encore en la possession de l'acheteur, les faire vendre et se payer par privilège sur le produit de la vente (art. 2102 C. civ.). Il peut encore exercer l'action résolutoire et reprendre l'objet vendu (art. 1184 C. civ.) ; l'acheteur est tenu de le restituer, et parfois, si le vendeur prouve un préjudice, être condamné à payer des dommages-intérêts. Le vendeur de meubles peut enfin, si la vente a été faite sans indication de terme, agir dans la huitaine de la vente pour se faire restituer le droit de rétention si les objets vendus se trouvent encore en la possession de l'acheteur (art. 2102, n° 4, § 2).

90. — En matière commerciale, les intérêts du crédit l'emportent sur l'intérêt individuel du vendeur impayé ; aussi ce vendeur ne jouit-il que de droits fort restreints.

En ce qui concerne le droit de rétention, l'article 577 du Code de Commerce autorise le vendeur à retenir les marchandises qui n'ont pas été délivrées au failli ou qui n'ont pas encore été expédiées. Ce droit existe même dans le cas où l'acheteur est simplement en état de cessation de paiement, et avant tout jugement déclaratif de faillite (9).

(9) Douai, 21 juillet 1890, D. 1892, I. 65.

En ce qui concerne l'action résolutoire, le vendeur ne peut l'exercer qu'autant que les marchandises vendues au failli ne sont pas encore entrées dans les magasins de celui-ci, et qu'elles n'ont pas été revendues sans fraude par le failli en cours de route sur factures et connaissements ou lettre de voiture ⁽¹⁰⁾.

D'autre part, l'article 550 du Code de Commerce interdit au vendeur impayé d'exercer le privilège de l'article 2102, § 4, au détriment de la masse.

91. — Avant le transport et tant que les marchandises n'ont pas été chargées, le vendeur se trouve suffisamment protégé. Il peut exercer, en effet, à l'encontre de la faillite l'action résolutoire prévue par l'article 576 du Code de Commerce, mais il ne peut prétendre à des dommages-intérêts pour le dommage subi du fait de la résolution.

Si les syndics exercent les droits qu'ils détiennent de l'article 578 du Code de Commerce, le vendeur sera tenu de livrer, mais il touchera, dans ce cas, le prix convenu.

92. — Après l'achèvement du transport, le vendeur impayé peut exercer ses droits de résolution ou de revendication de la rétention, tant que la tradition des marchandises n'a pas été effectuée dans les magasins de l'acheteur ou du commissionnaire chargé de les vendre pour son compte.

Par tradition il faut entendre ici la *tradition réelle* ⁽¹¹⁾, c'est-à-dire que la chose doit être passée

(10) Art. 576 C. comm. § 2.

(11) Bordeaux 18 juin 1900, D. 1901, 2, 73, note Lacour,

matériellement des mains du vendeur dans celles de l'acheteur ou de son mandataire. Le fait de savoir s'il y a eu ou non tradition réelle est une question d'espèce, et il semble difficile de découvrir un critérium dans les décisions de jurisprudence ⁽¹²⁾.

93. — Pendant le transport, les droits du vendeur impayé sont protégés par l'article 576 du Code de Commerce qui lui donne la faculté soit d'exercer l'action résolutoire, soit de se faire restituer le droit de rétention tant que la tradition des marchandises n'a pas été effectuée dans les magasins du failli ou de son commissionnaire.

Ces actions peuvent être exercées en cas de faillite de l'acheteur survenue pendant le transport et même lorsqu'il y a simple cessation de paiements ; mais l'une de ces conditions est nécessaire ⁽¹³⁾.

L'action introduite par le vendeur a pour résultat de lui faire restituer la marchandise vendue, mais il doit rembourser à la masse les acomptes par lui reçus ainsi que toutes avances ou autres sommes.

Aux termes de l'article 576 le vendeur doit signifier au transporteur, avant toute livraison, une opposition à délivrance aux mains de l'acheteur.

L'action du vendeur peut se trouver mise en échec si, en cours de route, l'acheteur a revendu la marchandise sans fraude sur lettre de voiture.

Le destinataire-acheteur, en effet, peut transférer à son tour la possession des marchandises en endossant

(12) Cass. 23 juin 1891, D. 1892, 1, 65 ; Cass. 12 mai 1903, D. 1903, 1, 415.

(13) Cass. 23 juin 1891, D. 1892, 1, 65.

à un tiers le duplicata qu'il détient. Si le transfert est effectué sans fraude, l'action en revendication du vendeur impayé cesse aux termes mêmes de l'article 576. Les besoins du crédit justifient cette mesure.

Au cas de revente, il y a lieu d'assimiler celui de dation en gage des marchandises. Cette opération implique, en effet, le droit, en cas de non paiement, de faire vendre le gage, et elle contient une vente éventuelle.

Conclusion

94. — L'introduction du titre négociable sera dans les transports par fer une étape importante, et qui marquera en ce domaine une évolution analogue à celle de la lettre de change, laquelle n'était tout d'abord qu'un moyen d'exécuter le contrat de change.

Le titre de transport ne sera plus, après la réforme envisagée, un simple mode d'exécution du contrat de transport, une simple preuve de chargement ; elle constituera une espèce de papier monnaie, dont la circulation facile favorisera à un haut degré les transactions commerciales. Ce sera un moyen de mobiliser la marchandise, de la rendre immédiatement réalisable, et d'en faciliter la circulation.

Il est permis d'envisager l'introduction du titre de transport négociable comme la source possible d'un nouvel essor de la production et du commerce. Les marchandises s'expatrieront plus volontiers, tentant la chance d'une vente plus fructueuse dans un autre pays ; les capitaux augmenteront leur circulation par suite de l'accroissement des possibilités de crédit ; les banques trouveront également l'occasion d'opérations intéressantes et offriront des taux d'escompte avantageux ; de nouveaux magasins généraux seront créés à proximité des gares, qui permettront de nouvelles

possibilités de crédit. Les faits révéleront si ces espoirs sont excessifs.

Le titre ferroviaire à ordre permettra enfin d'envisager une autre réforme dont on attend beaucoup : *le connaissance direct*. Le régime applicable au titre de transport par fer étant le même que celui du connaissance maritime, on aperçoit les facilités qui pourraient résulter de la création d'un titre unique pour un transport en partie terrestre et en partie maritime.

Actuellement, lorsqu'une expédition emprunte successivement les services du chemin de fer et d'une compagnie maritime, les règles du contrat de transport et de la responsabilité varient, et la législation applicable aux différentes parties du transport n'est pas la même à tout moment. Il serait pratique, lorsqu'une marchandise quitte par exemple Lyon pour les Etats-Unis, de pouvoir émettre au départ un connaissance endossable et négociable dès le départ de Lyon.

Un statut unique des transports donnerait d'appréciables résultats, au nombre desquels on pourrait placer en première ligne la rapidité, la simplicité et l'économie dans les transactions. Cette unification serait un facteur puissant de relèvement économique national.

Vu, *Le Président de la thèse*,
G. RIPERT.

Vu : *Le Doyen*,
H. BERTHÉLEMY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Recteur de l'Académie,
CHARLETY.

Annexe I

Le titre de transport négociable étant en usage actuellement dans certains pays et l'ayant été dans d'autres, nous croyons utile d'indiquer ici brièvement le régime applicable ou qui a été appliqué à ce titre. Nous nous reportons pour cela à l'étude qui a été présentée à la Commission des Transports par voie ferrée de la Chambre de Commerce Internationale par M. Mauro Nordberg.

I. — U. R. S. S.

L'article 59 des Règlements des Chemins de fer de l'U. R. S. S. dit expressément qu'en Russie la lettre de voiture peut être établie au nom d'une personne désignée ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ce qui est en opposition directe avec l'article 6 de la C. I. M. du 23 octobre 1924.

L'article 61 laisse à l'expéditeur la faculté d'indiquer s'il le désire, dans la lettre de voiture, l'adresse de la personne à qui la notification de l'arrivée doit être faite et de quelle façon elle sera faite ; cette indication n'est pas obligatoire mais il est évidemment dans l'intérêt des parties qu'elle existe.

D'après les instructions pour l'emploi des lettres de voiture, § 7, celles-ci doivent être munies de timbres fiscaux, comme les connaissements dans la plupart des pays.

L'article 78 décide qu'après l'émission du duplicata de la lettre de voiture, le droit de disposer de la marchandise appartient :

1° Si la lettre de voiture est établie au nom d'une personne dénommée, à l'expéditeur ou au destinataire selon la personne qui présente le duplicata ou bien à celui à qui le destinataire a transmis le duplicata par endossement.

Un endos fait par l'expéditeur n'est pas admis.

2° Dans les expéditions faites au porteur du duplicata, à celui qui présente le duplicata au chemin de fer.

Le droit de l'expéditeur, même encore porteur du duplicata de disposer de la marchandise, prend fin au moment où la lettre de voiture est remise au destinataire à la gare d'arrivée.

Cette stipulation n'est évidemment applicable qu'au premier cas où l'envoi est fait à la personne dénommée puisque dans le second cas le propriétaire de la marchandise est celui qui présente le duplicata.

L'ayant droit peut aussi exiger la transformation en une lettre de voiture au porteur d'une lettre de voiture à personne dénommée ou vice versa.

Les particularités suivantes sont encore à signaler :

1° Lors de la conclusion du contrat de transport dans le trafic intérieur, l'expéditeur a la faculté d'exiger l'établissement de la lettre de voiture et du duplicata au nom d'une personne dénommée ou au porteur du duplicata. Les duplicata sont, dans les deux cas, établis et signés par le personnel de la gare expéditrice. L'émission du duplicata pour chaque envoi n'est pas facultative mais obligatoire (Règlement des Chemins de fer de l'U. R. S. S., art. 58, 59, 60 et 69).

2° Contrairement au droit international en matière de transport par voie ferrée, le duplicata n'est pas à considérer seulement comme une légitimation de l'expéditeur ayant le droit de disposer de la marchandise, mais aussi, en combinaison avec l'original même, comme un document et une valeur transmissibles.

3° Donc, d'après la législation ferroviaire de l'U. R. S. S., la coïncidence du droit de disposition de l'expéditeur et du destinataire, abstraction faite de la légi-

limité de la possession du duplicata, est absolument exclue.

D'après les alinéas 1 et 2 de l'article 78 des Règlements, le droit de disposer de la marchandise appartient au possesseur légitime du duplicata.

L'alinéa 6 souligne toutefois que malgré toutes ses propriétés particulières, le duplicata en usage aux chemins de fer de l'U. R. S. S. n'est pas entièrement équivalent à un connaissement ; il se différencie du connaissement par le fait que les rapports des chemins de fer avec le destinataire ne sont pas régis seulement par le contenu du duplicata, mais également par celui de la lettre de voiture originale. Le propriétaire de la marchandise répond, pour les indications et déclarations de l'expéditeur figurant dans la lettre de voiture, de leur exactitude et supporte les conséquences provenant d'indications inexactes.

En ce qui concerne les avantages découlant du duplicata transmissible pour l'exploitation et l'administration des chemins de fer il n'y a rien à relever. Ce document a été introduit uniquement en vue des intérêts des expéditeurs et des acheteurs de marchandises ; il s'est affirmé depuis 1885 comme un instrument de crédit efficace dans la circulation des marchandises.

Dans le trafic avec les pays limitrophes, les duplicata transmissibles ne sont pas en usage pour l'instant, mais cela tient à des circonstances particulières auxquelles nous reviendrons au sujet de la Finlande.

II. — ITALIE

Le Code de Commerce en vigueur admet la lettre de voiture au porteur ou à ordre, mais cette disposition est restée lettre morte dans le trafic local en Italie, car la loi spéciale qui règle les transports par fer admet seulement la lettre de voiture nominative.

Toutefois il existe en Italie pour l'exportation un

service combiné ferroviaire-maritime, entre l'Italie, d'une part, et New-York et Philadelphie, d'autre part, grâce à une collaboration étroite des chemins de fer de l'Etat et de la navigation générale italienne.

Un règlement spécial indique les noms des gares italiennes qui acceptent des marchandises à destination des Etats-Unis via Gênes ou Naples. Si la lettre de voiture adoptée est à ordre le transitaire doit inscrire dans l'espace réservé à cet effet le nom et l'adresse de la personne à avertir de l'arrivée de la marchandise.

La lettre de voiture portant au dos les conditions du transport maritime constitue en même temps un véritable connaissement ; elle est délivrée aux gares désignées en cinq exemplaires, dont l'original et un duplicata forment un seul document, et l'original signé par le chef de gare est remis au transitaire comme reçu prouvant la conclusion du contrat de transport. Un espace est aussi réservé à la signature du capitaine du navire sur lequel la marchandise doit être embarquée ultérieurement.

Le 1^{er} février 1922, un appendice au règlement sus-visé a été publié, qui complète ce service combiné ferroviaire-maritime italien par un service ferroviaire-maritime américain de New-York ou Philadelphie à un certain nombre de villes importantes de l'Union aux conditions du « Uniform bill of lading adopted by carriers in official & western classification territories » spécifié *non négociable*.

Malgré cela le modèle de la lettre de voiture italienne laisse à l'expéditeur la faculté de l'établir « à ordre » et nous sommes donc justifiés de présumer qu'un exportateur italien en établissant la lettre de voiture « à ordre » et en adressant la marchandise à une gare des Etats-Unis au delà de New-York ou de Philadelphie a entre ses mains un véritable connaissement ferroviaire et maritime (avec *deux* parcours ferroviaires) lui permettant de vendre en banque sa créance sur le jointain acheteur américain.

L'extension du service combiné ferroviaire-mari-

time aux Etats-Unis laisse supposer que la première combinaison a obtenu la faveur tant des exportateurs italiens que des importateurs américains.

Toutefois ce système combiné de transports peut soulever de graves objections d'un autre ordre, comme le danger d'un privilège de pavillon ou d'une monopolisation des transports sur certains parcours entre les mains de certaines compagnies qui, de plus, pourraient être contrôlées par les compagnies de chemin de fer. Si nous l'avons étudié en détail, c'est parce qu'il nous permet de tirer une conclusion d'ordre pratique. En effet, si un tel service peut fonctionner entre deux continents malgré deux transbordements, il nous semble que les difficultés devraient être bien moindres et plus facilement surmontables lorsqu'il s'agirait d'adopter le « connaissance ferroviaire » dans les transports internationaux sur un même continent et avant tout en Europe, où le transbordement ne serait nécessaire qu'aux frontières de l'U. R. S. S. et de l'Espagne.

III. — GRANDE-BRETAGNE

En Grande-Bretagne, il n'y a pas de lettre de voiture proprement dite accompagnant la marchandise transportée. Celle-ci doit être remise au chemin de fer avec une « consignment note », qui n'est pas considérée comme un titre de propriété et ne peut pas être négociée ou endossée, contenant entre autres renseignements, le nom et l'adresse du destinataire. Toutefois l'expéditeur a la faculté d'adresser la marchandise « à l'ordre de... », et dans ce cas la gare destinataire est automatiquement avertie par la « facture » (railway goods invoice) établie par la gare sur la base de la « consignment note », que la livraison doit être différée en attendant les instructions de la personne intéressée ; il arrive assez fréquemment que la marchandise est réexpédiée à une autre destination. Il convient d'ajouter que la « consignment note » reste à

la gare expéditrice et que la marchandise n'est accompagnée que par la facture (railways goods invoice).

Lorsqu'il s'agit des exportations du continent en Angleterre, le connaissance maritime peut être établi de telle façon que le transitaire, dans le port anglais, réexpédiera la marchandise à sa destination à l'intérieur « à l'ordre de... » (nom et adresse du destinataire) contre la présentation du connaissance ; et ainsi la marchandise est délivrée à l'intérieur automatiquement contre le connaissance maritime endossé.

Par contre, dans les exportations d'Angleterre en France par exemple, le contrôle de la marchandise échappant aux chemins de fer anglais, aucune garantie ne peut être donnée que la marchandise sera gardée en attendant des instructions, même si cela était indiqué au départ.

IV. — FINLANDE

En Finlande, les règlements des chemins de fer de l'Etat actuellement en vigueur admettent la lettre de voiture à ordre ou au porteur, mais elle est peu utilisée dans le trafic intérieur. Elle est établie en quatre exemplaires dont un original reste à la gare expéditrice et le second suit la marchandise à la gare destinatrice. Le duplicata (avec une copie supplémentaire) est remis à l'expéditeur.

Par contre, elle était d'un usage courant dans le trafic russo-finlandais jusqu'à la révolution russe. Si elle n'est pas utilisée actuellement, cela ne tient qu'aux circonstances exceptionnelles présentes. La lettre de voiture destinée au service russo-finlandais, et inutilisée jusqu'à nouvel ordre, est en trois exemplaires : la souche restant à la gare expéditrice, l'original qui suit la marchandise, et le duplicata remis à l'expéditeur.

Le commerce privé étant pratiquement supprimé en U. R. S. S., la lettre de voiture au porteur ou à ordre — qui est, avant tout, un instrument de crédit — ne peut pas rendre actuellement les services auxquels elle est destinée.

Aussi la suspension de son utilisation dans le trafic russo-finlandais vient-elle des chemins de fer finlandais.

Les milieux commerciaux et bancaires ne demandent qu'à s'en servir dès que les circonstances le permettront de nouveau. Le mémorandum du Comité national finlandais pose le problème sur son véritable terrain : celui du crédit et des facilités bancaires qu'offre la lettre de voiture à ordre ou au porteur.

V. — ETATS-UNIS D'AMERIQUE

Dans cette Union, composée de 48 Etats sans frontières douanières intérieures, le titre négociable par voie ferrée existe depuis longtemps, aussi bien pour le transport dans les limites de l'Union que pour l'exportation par la voie maritime, et, en raison des grandes distances, ce connaissance ferroviaire a rendu d'énormes services.

Nous avons eu sous les yeux les modèles des « Railroads bill of lading » en usage à la Pensylvania Railroad : celui qui est destiné au transport dans les limites de l'Union contient la stipulation expresse que la présentation de l'original dûment endossé est exigé pour que la marchandise soit délivrée. De plus, il y a la place pour l'indication de l'adresse du destinataire « for purposes of modification only ».

Il existe aussi un connaissance ferroviaire au porteur pour le transport du bétail.

Lors de l'émission de l'original « bill of lading » à ordre négociable ou non négociable, deux autres documents sont établis : le « shipping order » et le « memorandum », dont l'un reste à la gare et l'autre est

remis à l'expéditeur. Le mémorandum porte la note suivante : « Is an acknowledgement that a bill of lading has been issued and is not the original Bill of Lading, non copy or duplicate, covering the property named herein and is intended solely for filing or record. »

VI. — ARGENTINE

Les documents de transport ferroviaire sont négociables, en Argentine, et on applique un système analogue à celui de l'U. R. S. S., c'est-à-dire qu'il y a une lettre de voiture et un duplicata que le destinataire peut établir à ordre et endosser, tout en étant obligé d'en informer les chemins de fer, information qui est considérée comme une renonciation à ses droits sur la marchandise en faveur de la personne visée par l'endossement.

Annexe II

Le Comité spécial d'étude de la question de la négociabilité des titres de transport par voie ferrée, dépendant de la Commission consultative des Communications et du Transit, organisme de la S. D. N., a préparé le texte suivant :

Avant-projet de dispositions additionnelles à la Convention sur le transport international des marchandises par chemin de fer, du 23 octobre 1924, dans le but d'instituer un titre de transport à ordre dans les relations internationales par voie ferrée.

ARTICLE PREMIER. — *Création d'un titre de transport à ordre international.*

L'expéditeur a la faculté de demander l'établissement d'un titre de transport négociable et transférable par endos (dérogation à l'art. 6, § 6, de la C. I. M.).

Ce titre a pour effet de conférer au bénéficiaire éventuel de l'endossement le droit de disposer de la marchandise.

ART. 2. — *Conditions auxquelles le titre de transport à ordre est soumis.*

Les objets admis au transport avec un titre à ordre sont soumis aux conditions suivantes :

1° Rentrer dans les catégories et les conditions spécifiées à l'annexe I aux présentes conditions additionnelles ;

2° Etre expédiés d'une gare d'un pays à une gare appartenant à un pays différent pourvu que la gare de départ et la gare d'arrivée figurent l'une et l'autre

sur la liste de l'annexe II aux présentes dispositions additionnelles.

3° Etre expédiés par wagons complets.

ART. 3. — *Teneur et forme du titre de transport à ordre international.*

a) Toute expédition internationale faite sous le régime institué par les présentes dispositions additionnelles donne lieu à l'établissement d'un titre conforme au formulaire qui constitue l'annexe III à ces dispositions.

b) Ni grattages, ni surcharges, ni ratures ne sont tolérés sur le titre de transport à ordre. Seul le texte primitif fait foi.

c) Lors de l'établissement d'un titre de transport à ordre, l'expéditeur n'est pas tenu d'indiquer la personne à l'ordre de qui le titre sera endossé. Mais aucun titre de ce genre n'est recevable par un chemin de fer s'il ne porte le nom et l'adresse d'une personne domiciliée au lieu de destination à qui sera notifiée l'arrivée de la marchandise (1).

ART. 4. — *Conclusion du contrat de transport.*

a) Le titre est établi simultanément en trois exemplaires : un original qui est remis à l'expéditeur, une copie qui accompagne l'envoi, et un memorandum qui est conservé à la gare de départ.

b) Le titre est dressé lorsque le wagon est complet.

ART. 5. — *Enlèvement de la marchandise.*

Les administrations de chemins de fer ont la faculté d'établir des tarifs de nature à accélérer le déchargement des marchandises transportées avec un titre à ordre.

ART. 6. — *Vérification du chemin de fer au départ.*

a) Le chemin de fer est tenu de certifier le poids et

(1) Nous sommes partisans de supprimer cette dernière phrase, puisque nous admettons que le titre à l'ordre de l'expéditeur peut ne pas contenir l'indication d'un domiciliataire (v. ci-dessus n° 37 et suite).

le nombre de colis faisant l'objet du chargement constaté dans le titre à ordre ⁽¹⁾.

b) Le chemin de fer ne peut délivrer un titre à ordre que pour les marchandises apparemment en bon état et conditions. Mais il n'est pas responsable de la nature et de la condition des emballages fermés.

ART. 7. — *Livraison.*

Le chemin de fer est libéré de ses obligations lorsqu'il a livré à destination la marchandise au détenteur du titre à ordre contre quittance et paiement des créances résultant du transport ⁽²⁾.

ART. 8. — *Droit de modifier le contrat de transport.*

Le droit de modifier le contrat de transport accordé par la C. I. M. à l'expéditeur est étendu à tout détenteur régulier du titre de transport à ordre. Les dispositions ultérieures ne devront être adressées qu'à la gare expéditrice et à la gare de destination ⁽³⁾.

ART. 9. — *Liste des gares.*

La liste des gares figurant à l'annexe II dont il est question à l'article 2 ci-dessus, sera établie et tenue à

(1) Nous sommes partisans de ne pas rendre le chemin de fer responsable du *nombre* des colis. D'ailleurs cette précision est, dans beaucoup de cas, inutile pour la garantie du porteur du titre.

(2) Nous estimons qu'il conviendrait de préciser le sens de cet article en insérant les mots « et contre remise du duplicata régulièrement endossé » à la fin de cet article.

(3) Cet article nous paraît très insuffisant; il cadre d'ailleurs mal avec notre système, et nous proposons plutôt le texte suivant :

« Le droit de modifier le contrat de transport appartient à l'expéditeur si le titre est à son ordre. Il cesse, dans ce cas, de lui appartenir lorsqu'un tiers porteur s'est manifesté au chemin de fer, en produisant le duplicata qui lui a été endossé et appartient alors à ce porteur.

Aucune modification du contrat ne pourra être obtenue en dehors de la production du duplicata, s'il s'agit d'une modification n'intéressant ni la bonne exécution et continuation du transport, ni la conservation des marchandises.

Si le titre est à l'ordre de l'expéditeur mais porte l'indication d'un domiciliataire, ou si le titre est à l'ordre du destinataire, le droit de modifier le contrat appartient au domiciliataire, et ce, jusqu'au moment où un tiers, porteur du titre, se sera manifesté au chemin de fer ».

jour par l'Office Central dans les conditions prévues à l'article 58 de la C. I. M.

ART. 10. — *Liste des objets admis au transport d'ordre.*

Chaque Etat notifiera à l'Office Central la liste des marchandises qu'il entend soumettre à cette faculté de transport spécial, et l'Office en tiendra une liste qu'il publiera chaque année.

Bibliographie

- ACKERMANN (C.). — De la lettre de voiture et de sa nature. Genève, 1922.
- BARES (H.). — La Convention de transport et le connaissement direct, 1926.
- BASSET (F.). — Du connaissement. *Thèse*, Paris, 1889.
- BEYNE (P.). — Manuel de l'emprunteur sur warrants.
- BLASER (S.). — Le contrat d'entrepôt.
- BOUCHÉ (E.). — Les avances sur documents maritimes. *Thèse*, Bordeaux, 1919.
- BRUNET, DURAND et DE FOURCAULT. — Les transports internationaux par voie ferrée.
- COLSON. — Transports et Tarifs, 1908.
- DEBRAY (L.). — La clause à ordre. *Thèse*, Paris, 1892.
- DEMAISON (M.). — De l'endossement des titres à ordre. *Thèse*, Paris, 1890.
- DULUC (J.). — Les titres à ordre de la loi du 4 avril 1926. *Thèse*, Nancy, 1927.
- DEMANGE. — La lettre de voiture dans les transports internationaux d'après la Convention de Berne. *Thèse*, 1902.
- HENNEQUIN. — Manuel des transports commerciaux et de douane, 1919.
- JOSSERAND. — Les transports.
- LACOUR et BOUTERON. — Droit Commercial, 1924.
- LAMY (L.). — Manuel pratique des transports par chemins de fer.
- LYON-CAEN et RENAULT. — Droit Commercial.

LOYAU. — La Convention de Berne.

MARAIS (Georges). — Du crédit documentaire, 1922.

PICARD. — Les transports.

REGIMBEAU (P.). — Le connaissement. Sa nature juridique. *Thèse*, Bordeaux, 1924.

RIPERT (Georges). — Droit Maritime, 3^e édition.

ROGER (René). — Manuel juridique des transports.

SARRUT. — Les transports par chemin de fer.

SAUVAGE (Francis). — Manuel pratique du transport des marchandises par mer, 1926. Les saisies-arrêts sur marchandises en cours de transport, 1931.

TRAVERS (M.). — Le Droit Commercial International, volume V, fascicule I.

TROULLIER (A.). — La lettre de change instrument de crédit. *Thèse*, 1908.

VIVANTE (trad. par Escarra). — Droit commercial.

TABLE DES MATIÈRES

	N ^o
<i>Chapitre préliminaire :</i>	
Etat des Textes	1
Besoins du Commerce en matière de transport....	5
Facilités accordées au transport maritime.....	6
Enquête de la Chambre de Commerce Internatio- nale	11
Urgence de la réforme	12
 <i>Chapitre premier. — APERÇU HISTORIQUE :</i>	
Préparation de la Convention de Berne	13
Enquête du Gouvernement italien	15
Convention de Berne du 23 octobre 1924	16
Nouvelles tentatives	17
Travaux de la Chambre de Commerce Internatio- nale	18
Résolution de la Chambre de Commerce Interna- tionale au Congrès d'Amsterdam	18
Résolution adoptée par le Comité Bancaire.....	19
Travaux du Comité spécial de la S. D. N.	20
Résolution de la C. C. I. au Congrès de Washington	21
 <i>Chapitre II. — CHOIX D'UNE SOLUTION. — DIFFICULTÉS à RÉSOUDRE :</i>	
Premier procédé envisagé	23
Objections	26
Deuxième procédé	28
Objections	29
Troisième procédé : le titre à ordre	31

	N ^{os}
Difficultés à résoudre :	
a) d'ordre juridique	33
b) d'ordre administratif et technique	34
I) Difficultés en cours de transport	35
Solution	37
II) Difficultés à la gare d'arrivée	41
Solution	42
III) Vérification des endossements par chemin de fer	43
IV) Encombrement des gares	44
Solution	45
V) Limitation de la réforme à certaines expédi- tions et certaines marchandises	47
VI) Responsabilité du chemin de fer pour les men- tions portées sur le titre	48
a) Poids des marchandises	49
b) Etat des marchandises	50

*Chapitre III. — STATUT JURIDIQUE DU TITRE DE TRANS-
PORT A ORDRE :*

Existence de la clause à ordre	53
Forme de la clause	55
Transfert de la propriété	58
Transfert de la possession	59
Forme de la transmission	61
Pluralité d'exemplaires du titre	62
Régularité de l'endossement	62 bis
Conflit de lois	64
Effets de la transmission	65
a) à l'égard de l'expéditeur	65
b) à l'égard du porteur	66
c) à l'égard des endosseurs	67
Droit d'action du porteur	68
Cas du titre à l'ordre du destinataire	70
Obligations du chemin de fer	71
Créanciers chirographaires, Saisies-arrêts	73

	N ^{os}
Validité des saisies-arrêts	74
Saisies-arrêts sur l'expéditeur	75
Saisies-arrêts sur le destinataire	77
<i>Chapitre IV. — CONSÉQUENCES DU TITRE DE TRANS-</i>	
<i>PORT A ORDRE :</i>	
Section I. — Les avances sur marchandises	80
Crédit documentaire	81
Mise en gage	83
Section II. — L'assurance des marchandises	84
Effets de la cession de la police	86
Section III. — Garanties du vendeur impayé	88
<i>a)</i> en matière civile	89
<i>b)</i> en matière commerciale	90
<i>c)</i> avant le transport	91
<i>d)</i> après le transport	92
<i>e)</i> pendant le transport	93
CONCLUSION	94
Annexe I. — Droit comparé.	
Annexe II. — Projet de dispositions additionnelles à la C. I. M.	



BOSC FRÈRES, M. & L. RIOU

oo oo IMPRIMEURS - ÉDITEURS oo oo

oo 42, QUAI GAILLETON, 42 oo

oo oo oo oo LYON oo oo oo oo



